BULLETIN OFFICIEL

COMMUNAUTE ÉCONOMIQUE ET MONÉTAIRE DE L'AFRIQUE CENTRALE

RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN - RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE - RÉPUBLIQUE DU CONGO
RÉPUBLIQUE GABONAISE - RÉPUBLIQUE DE GUINÉE ÉQUATORIALE - RÉPUBLIQUE DU TCHAD

25 Septembre 2026 - NUMÉRO 02

CONSEIL DES MINISTRES DE L'UEAC

RÈGLEMENT

N°07/26-UEAC-066-CM-45

Fixant les règles communes en matière de sécurité de l'aviation civile

Edition n° 02 - Révision 01

Septembre 2026

Table des matières

CHAPITRE I - PRINCIPES....4
Article 1er - Objet et objectifs....4
Article 2 - Champ d'application....5
Article 3 - Définitions....8
Article 4 - Des pouvoirs de la Commission de la CEMAC....10
Article 5 - Principes applicables aux mesures adoptées en vertu du présent règlement....10

CHAPITRE II - GESTION DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE....11
Article 6 - Programme régional de sécurité aérienne....11
Article 7 - Plan régional pour la sécurité aérienne....11
Article 8 - Programme national de sécurité....12
Article 9 - Plan national pour la sécurité aérienne....12

CHAPITRE III - EXIGENCES DE FOND....12
SECTION I - Navigabilité et protection de l'environnement....12
Article 10 - Exigences essentielles....12
Article 11 - Conformité....12
Article 12 - Conception des produits....12
Article 13 - Conception des pièces et équipements non fixes....13
Article 14 - Aéronef....13
Article 15 - Organismes....13
Article 16 - Personnel....14
Article 17 - Actes d'exécution relatifs à la navigabilité....14
Article 18 - Dérogations....14
Article 19 - Pouvoirs délégués....15

SECTION II – Personnel navigant....16
Article 20 - Exigences essentielles....16
Article 21 - Pilotes....16
Article 22 - Membres d'équipage de cabine....17
Article 23 - Actes d'exécution relatifs aux pilotes et aux membres d'équipage de cabine....17
Article 24 - Organismes de formation et centres de médecine aéronautiques....18
Article 25 - Simulateurs d'entraînement au vol....18
Article 26 - Instructeurs et examinateurs....19
Article 27 - Actes d'exécution relatifs à la formation, aux examens, aux contrôles et à la surveillance médicale....19
Article 28 - Pouvoirs délégués....19

SECTION III - Opérations aériennes....20
Article 29 - Exigences essentielles....20
Article 30 - Exploitants d'aéronefs....20

Article 31 - Actes d'exécution relatifs aux opérations aériennes 20
Article 32 - Pouvoirs délégués 21

SECTION IV - Aérodromes 21
Article 33 - Exigences essentielles 21
Article 34 - Certification des aérodromes 21
Article 35 - Actes d'exécution relatifs aux aérodromes et aux équipements d'aérodrome liés à la sécurité 22
Article 36 - Organismes 22
Article 37 - Protection des abords des aérodromes 22
Article 38 - Pouvoirs délégués 23

SECTION V – Services de la navigation aérienne 23
Article 39 - Exigences essentielles 23
Article 40 - prestataire de services de la navigation aérienne 23
Article 41 - Actes d'exécution relatifs aux prestataires de services de la navigation aérienne 23
Article 42 - Actes d'exécution relatifs à l'utilisation de l'espace aérien et la conception des structures de l'espace aérien 24
Article 43 – Systèmes ANS et composants ANS 24
Article 44 - Conception des structures de l'espace aérien 24
Article 45 - Pouvoirs délégués 24

SECTION VI - Contrôleurs de la circulation aérienne 24
Article 46 - Exigences essentielles 24
Article 47 - Contrôleurs de la circulation aérienne 24
Article 50 - Instructeurs, examinateurs pratiques et examinateurs/évaluateurs de médecine aéronautiques 25
Article 51 - Actes d'exécution relatifs à la formation, aux examens, aux contrôles et à la surveillance médicale 26
Article 52 - Pouvoirs délégués 26

SECTION VII - Aéronefs sans équipage à bord 26
Article 53 - Exigences essentielles applicables aux aéronefs sans équipage à bord 26
Article 54 - Conformité des aéronefs sans équipage à bord 26
Article 55 - Actes d'exécution relatifs aux aéronefs sans équipage à bord 27
Article 56 - Pouvoirs délégués 27

SECTION VIII - Aéronefs utilisés par un exploitant d'un pays tiers à destination, à l'intérieur ou en provenance de la Communauté 28
Article 57 - Règles applicables 28
Article 58 - Conformité 28
Article 59 - Pouvoirs délégués 29

CHAPITRE IV - SYSTÈME CONJOINT DE CERTIFICATION, DE SURVEILLANCE ET DE RESOLUTION DES PROBLEMES DE SECURITE 29
Article 60 - Certification, surveillance et résolution des problèmes de sécurité 29
Article 61 - Corps des inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile de la Communauté 31
Article 62 – Réattribution de la responsabilité à la demande d'États membres 31
Article 63 - Mécanisme de soutien en matière de supervision de la sécurité 32

Article 64 - Validité et reconnaissance des certificats 33
Article 65 - Acceptation de la certification par les pays tiers....33
Article 66 - Entités qualifiées....34
Article 67 - Mesures de sauvegarde 34
Article 68 - Mesures dérogatoires 35
Article 69 - Collecte, échange et analyse d'informations de sécurité....36
Article 70 - Protection des sources d'information 36
Article 71 - Répertoire d'informations....37
Article 72 – Adoption des actes d'exécution....39
Article 73 - Exercice de la délégation de pouvoir 39
Article 74 - Sanctions....39
Article 75 - Traitement des données à caractère personnel 39
Article 76 – Abrogation 39
Article 77 - Dispositions transitoires....40
Article 78 - Entrée en vigueur et applicabilité 40

ANNEXE I - AÉRONEFS VISÉS À L'ARTICLE 2, PARAGRAPHE 3, POINT d) 41
ANNEXE II - EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES À LA NAVIGABILITÉ 42
ANNEXE III - EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES À LA COMPATIBILITÉ ENVIRONNEMENTALE EN CE QUI CONCERNE LES PRODUITS....45
ANNEXE IV - EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES AU PERSONNEL NAVIGANT....45
ANNEXE V - EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES AUXOPÉRATIONS AÉRIENNES 49
ANNEXE VI - EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES AUX ENTITÉS QUALIFIÉES 53
ANNEXE VII - EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES AUX AÉRODROMES 54
ANNEXE VIII - EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES AUX SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE ET AUX CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE 58
ANNEXE IX - EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES AUX AÉRONEFS SANS ÉQUIPAGE À BORD....63

RÈGLEMENT N° 07/26-UEAC-066-CM-45
Fixant les règles communes en matière de sécurité de l'aviation civile

LE CONSEIL DES MINISTRES

Vu le Traité révisé de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) du 30 Janvier 2009 et ses textes subséquents ;

Vu la Convention régissant l'Union Economique de l'Afrique Centrale (UEAC) du 30 Janvier 2009 ;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944 de Chicago et les textes subséquents ;

Vu le Traité relatif aux Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC) du 20 Janvier 2012 ;

Vu l'Acte additionnel 15/07/CEMAC-162-CCE-08 du 25 avril 2007 portant création d'une Agence de Supervision de la Sécurité en Afrique Centrale (ASSA-AC) ;

Vu l'Acte additionnel 06/CEMAC-204-CCE-11 du 25 juillet 2012 portant érection de l'ASSA-AC en Institution Spécialisée de l'UEAC ;

Vu le Règlement N°05/26-UEAC-066-CM-45, du 24 septembre 2026, portant adoption du Code de l'Aviation Civile des Etats membres de la CEMAC ;

Considérant le Protocole d'Accord sur la coopération en matière de supervision de la sécurité aérienne entre les Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC), la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) du 25 mai 2015 ;

Considérant que les Etats de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale sont tous membres de l'OACI et qu'ils portent en ce sens une responsabilité primaire en matière de sécurité de l'Aviation Civile ;

Considérant que le Code communautaire de l'aviation civile des États membres de la CEMAC établit les principes fondamentaux applicables à l'aviation civile dans la Communauté ;

Considérant qu'il convient de définir des règles communes destinées à assurer un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'aviation civile au sein de la Communauté ;

Considérant qu'il importe d'assurer la mise en œuvre harmonisée des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ;

Considérant que l'ASSA-AC est chargée d'assister les États membres et les institutions communautaires dans l'élaboration, la mise en œuvre et la supervision des règles communes de sécurité aérienne ;

Considérant qu'il convient de garantir la reconnaissance mutuelle des certificats, licences, agréments et autres actes délivrés conformément aux dispositions du présent règlement ;

Considérant qu'il y a lieu d'abroger le règlement antérieur afin d'assurer la cohérence du dispositif juridique communautaire applicable à l'aviation civile ;

Sur proposition de la Commission de la CEMAC ;

Après avis du Comité Inter États ;

En sa séance du 11 juin 2026 ;

ADOPTE

Le règlement fixant les règles communes en matière de sécurité de l'aviation civile ainsi que ses annexes ci-jointes, qui en font partie intégrante, dont la teneur suit :

CHAPITRE I - PRINCIPES

Article 1er - Objet et objectifs

1. Le présent règlement a pour objet de fixer les règles complémentaires et communes dans le domaine de la sécurité aérienne.
2. L'objectif principal du présent règlement est d'établir et de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité aérienne dans la Communauté.
3. Le présent règlement vise également à :
   a) contribuer à la mise en œuvre de la politique de la Communauté dans le domaine de l'aviation au sens large et à l'amélioration des performances globales du secteur de l'aviation civile ;
   b) faciliter, dans les domaines couverts par le présent règlement, la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux, assurer un traitement identique pour tous les intervenants sur le marché communautaire de l'aviation et améliorer la compétitivité du secteur aérien de la Communauté ;
   c) contribuer à un niveau uniforme élevé de protection de l'environnement ;
   d) faciliter, dans les domaines couverts par le présent règlement, la circulation des marchandises, des services et des personnes au niveau mondial, en instaurant une coopération appropriée avec les pays tiers et leurs autorités aéronautiques, et en promouvant l'acceptation mutuelle des certificats et autres documents pertinents ;

e) promouvoir l'efficacité sur le plan des coûts, notamment en évitant les doubles emplois, et favoriser l'efficacité dans les processus réglementaires, de certification et de surveillance ainsi qu'une utilisation efficace des ressources correspondantes au niveau de la Communauté et au niveau national ;

f) contribuer, dans les domaines couverts par le présent règlement, à l'établissement et au maintien d'un niveau élevé et uniforme de sûreté de l'aviation civile ;

g) aider les États membres, dans les domaines couverts par le présent règlement, à exercer leurs droits et à remplir leurs obligations au titre de la convention de Chicago, en assurant une interprétation commune et une mise en œuvre uniforme et en temps utile des dispositions de cette dernière, selon le cas ;

h) promouvoir, au niveau mondial, les vues de la Communauté en matière de normes et de règles de sécurité aérienne, en établissant une coopération appropriée avec les pays tiers et les organisations internationales ;

i) promouvoir la recherche et l'innovation, notamment dans les processus réglementaires, de certification et de surveillance ;

j) promouvoir, dans les domaines couverts par le présent règlement, l'interopérabilité technique et opérationnelle et le partage des bonnes pratiques administratives ;

k) contribuer à ce que les passagers aient confiance dans une aviation civile sûre.

4. Les objectifs visés aux paragraphes 1er et 2 sont atteints, entre autres :

a) en élaborant, en adoptant et en appliquant uniformément tous les actes nécessaires ;

b) en prenant des mesures visant à améliorer les normes de sécurité ;

c) en garantissant que les déclarations et les certificats délivrés conformément au présent règlement ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, sont valables et reconnus dans l'ensemble de la Communauté, sans exigences supplémentaires ; en élaborant, avec la participation d'organismes de normalisation et d'autres organismes sectoriels, des normes techniques détaillées destinées à être utilisées comme moyen de mise en conformité avec le présent règlement, ainsi qu'avec les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, le cas échéant ;

d) en assurant la mise en œuvre uniforme de tous les actes nécessaires par les autorités nationales compétentes et par l'Agence dans leurs domaines de compétence respectifs ;

e) en collectant, en analysant et en échangeant des informations permettant de faciliter la prise de décision fondée sur des données probantes ;

f) en menant à bien des initiatives de sensibilisation et de promotion, y compris de formation, de communication et de diffusion des informations pertinentes.

Article 2 - Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique à :

a) la conception, à la production de produits aéronautiques, des pièces et d'équipements de contrôle à distance d'aéronefs par une personne physique ou morale sous la supervision de l'Agence ou d'un Etat membre, dans la mesure où ce n'est pas couvert par le point b).

b) la conception, à la production, à la maintenance et à l'exploitation d'aéronefs, ainsi que leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance d'aéronefs, lorsque les aéronefs sont ou seront :

i) immatriculés dans un État membre, sauf si et dans la mesure où l'État membre a transféré ses responsabilités en vertu de la convention de Chicago à un pays tiers et où les aéronefs sont exploités par un exploitant d'aéronefs d'un pays tiers ;

ii) immatriculés dans un pays tiers et exploité par un exploitant d'aéronefs établi, résidant ou dont le principal établissement se situe sur le territoire auquel les traités s'appliquent ;

iii) un aéronef sans équipage à bord, qui n'est immatriculé ni dans un État membre ni dans un pays tiers et qui est exploité sur le territoire auquel les traités s'appliquent par un exploitant d'aéronefs établi, résidant ou dont le principal établissement se situe sur ce territoire ;

c) l'exploitation d'aéronefs à destination, à l'intérieur ou au départ du territoire auquel les Traités s'appliquent par un exploitant d'aéronefs de pays tiers ;

d) la conception, à la production à la maintenance et à l'exploitation des équipements d'aérodrome liés à la sécurité utilisés ou destinés à être utilisés dans les aérodromes visés au point e) et à la fourniture de

services d'assistance en escale et de Service de gestion d'aire de trafic (AMS) dans ces aérodromes ;

e) la conception, à la maintenance et à l'exploitation des aérodromes, y compris les équipements liés à la sécurité utilisés par ces aérodromes, situés sur le territoire auquel les traités s'appliquent :

i) qui sont ouverts à la circulation aérienne publique ;

ii) sur lesquels sont offerts des services de transport aérien commercial ; et

iii) qui sont équipés de pistes aux instruments revêtues de 800 mètres au moins, ou qui sont exclusivement utilisés par des hélicoptères utilisant des procédures d'approche ou de départ aux instruments ; sans préjudice du droit de la Communauté et du droit national en matière d'environnement et d'aménagement du territoire, à la protection des abords des aérodromes ;

f) à la fourniture de services de la navigation aérienne dans l'espace aérien de la Communauté, et à la conception, à la production, à la maintenance et à l'exploitation des systèmes et composants utilisés pour la fourniture de tels services ;

2. Le présent règlement s'applique également aux personnels et organismes prenant part aux activités visées au paragraphe 1.

3. Le présent règlement ne s'applique pas :

a) aux aéronefs et à leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance d'aéronefs, lorsqu'ils exécutent des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de contrôle des frontières, de surveillance côtière ou des activités ou services analogues sous le contrôle et la responsabilité d'un État membre, entrepris dans l'intérêt général par un organisme investi de prérogatives de puissance publique ou pour le compte de celui-ci, ni aux personnels et organismes prenant part aux activités et services exécutés par ces aéronefs;

b) aux aérodromes ou parties d'aérodrome, ni aux équipements, personnels et organismes, qui sont placés sous le contrôle de l'armée et exploités par celle-ci ;

c) aux services de la navigation aérienne, y compris aux systèmes et composants, personnels et organismes, qui sont fournis ou mis à disposition par l'armée ; à la maintenance et à l'exploitation des aéronefs dont l'exploitation présente un risque faible pour la sécurité aérienne, tels qu'ils sont énumérés à l'annexe I du présent règlement, ni aux personnels et organismes prenant part à ces activités, sauf si un certificat a été délivré pour les aéronefs, ou est censé avoir été délivré, conformément au présent règlement

En ce qui concerne le point a), les États membres veillent à ce que les activités et services assurés par les aéronefs visés dans ce point soient exécutés en tenant dûment compte des objectifs de sécurité du présent règlement. Les États membres veillent également à ce que, le cas échéant, une séparation en toute sécurité soit établie entre ces aéronefs et les autres aéronefs.

Sans préjudice des obligations incombant aux États membres en vertu de la convention de Chicago, les aéronefs visés à l'annexe I du présent règlement et immatriculés dans un État membre peuvent être exploités dans d'autres États membres, sous réserve de l'accord de l'État membre sur le territoire duquel l'exploitation a lieu. Ces aéronefs peuvent aussi être entretenus, et leur conception peut être modifiée, dans d'autres États membres, à condition que les modifications apportées à la conception et les activités de maintenance interviennent sous la supervision de l'État membre où l'aéronef concerné est immatriculé et conformément aux procédures prévues par le droit national de cet État membre.

4. Par dérogation au paragraphe 3, premier alinéa, point d), le présent règlement, et les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, s'appliquent la conception, à la production et à la maintenance d'un type d'aéronef relevant du champ d'application de l'annexe I, point 1 e), f), g), h) ou i), ainsi qu'aux personnels et organismes prenant part à ces activités.

5. Sans préjudice des exigences nationales en matière de sécurité et de défense, les États membres veillent à ce que :

a) les installations visées au paragraphe 3, premier alinéa, point b), du présent article qui sont ouvertes au public et

b) les services de la navigation aérienne visés au paragraphe 3, premier alinéa, point c), du présent article, offrent un niveau de sécurité et d'interopérabilité avec les systèmes civils aussi efficace que celui résultant de l'application des exigences essentielles énoncées aux annexes VII et VIII du présent règlement.

6. Un État membre peut décider d'appliquer une ou plusieurs des sections I, II, III ou VII du chapitre III, à certaines ou à l'ensemble des activités visées au paragraphe 3, premier alinéa, point a), et aux personnels et organismes prenant part à ces activités, lorsqu'il considère que, compte tenu des caractéristiques des activités, personnels et organismes en question et du but et du

contenu des dispositions concernées, ces dispositions peuvent être appliquées de manière efficace.

Dès lors qu'un Etat membre prend une telle décision, les activités, personnels et organismes concernés sont régis uniquement par les dispositions de la ou des sections concernées et par les dispositions du présent règlement liées à l'application de ces sections.

L'État membre concerné notifie sans tarder sa décision à la Commission, à l'Agence et leur fournit toutes les informations utiles, en particulier :

a) la ou les sections concernées ;

b) les activités, personnels et organismes concernés ;

c) les motifs de sa décision ; et

d) la date à partir de laquelle cette décision s'applique.

Lorsque la Commission, après avoir consulté l'Agence, considère que la condition visée au premier alinéa n'a pas été remplie, la Commission adopte des actes d'exécution établissant sa décision à cet effet. Dès la notification de ces actes d'exécution à l'État membre concerné, cet État membre prend sans tarder une décision pour modifier ou retirer la décision précédente visée au premier alinéa du présent paragraphe et en informe la Commission, l'Agence.

Sans préjudice du quatrième alinéa, un État membre peut aussi, à tout moment, décider de modifier ou de retirer la décision précédente visée au premier alinéa du présent paragraphe. Dans de tels cas, il en informe sans tarder la Commission, et l'Agence.

L'Agence intègre, dans le répertoire visé à l'article 71, toutes les décisions de la Commission et des États membres qui ont été notifiées en vertu du présent paragraphe.

La Commission, l'Agence et les autorités de l'aviation civile des États membres concernés coopèrent aux fins de l'application du présent paragraphe.

Un État membre peut décider d'exempter du présent règlement la conception, la production, la maintenance et l'exploitation pour l'une ou plusieurs des catégories d'aéronefs suivantes :

a) les avions, autres que les avions sans équipage, n'ayant pas plus de deux places, dont la vitesse mesurable de décrochage ou la vitesse stabilisée minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépasse pas 45 nœuds en vitesse calibrée et dont la masse maximale au décollage (MTOM), telle qu'enregistrée par l'État membre, n'excède pas 600 kilogrammes pour les avions non destinés à être exploités sur l'eau ou 650 kilogrammes pour les avions destinés à être exploités sur l'eau ;

b) les hélicoptères, autres que les hélicoptères sans équipage, n'ayant pas plus de deux places et dont la MTOM, telle qu'enregistrée par l'État membre, n'excède pas 600 kilogrammes pour les hélicoptères non destinés à être exploités sur l'eau ou 650 kilogrammes pour les hélicoptères destinés à être exploités sur l'eau ;

c) les planeurs, autres que les planeurs sans équipage, et les planeurs motorisés, autres que les planeurs motorisés sans équipage, n'ayant pas plus de deux places et dont la MTOM, telle qu'enregistrée par l'État membre, n'excède pas 600 kilogrammes.

Toutefois, en ce qui concerne les catégories d'aéronefs visées au premier alinéa, les États membres ne peuvent pas prendre une telle décision à l'égard d'un aéronef pour lequel un certificat a été délivré, ou est censé avoir été délivré, conformément au présent règlement ou au présent règlement, ou pour lequel une déclaration a été faite conformément au présent règlement.

8. Une décision d'exemption prise par un État membre en vertu du paragraphe 7 n'empêche pas un organisme dont le principal établissement se situe sur le territoire dudit État membre de décider de mener ses activités de conception et de production, concernant les aéronefs visés par cette décision conformément au présent règlement et conformément aux actes délégués et aux actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci. Lorsqu'un tel organisme prend une décision de cette nature, il en informe l'État membre concerné. Dans de tels cas, la décision d'exemption prise par l'État membre en vertu du paragraphe 8 ne s'applique pas aux activités de conception et de production en question, ni aux aéronefs conçus et produits en raison de ces activités.

9. Sans préjudice des obligations incombant aux États membres en vertu de la convention de Chicago, les aéronefs auxquels la décision d'exemption prise en vertu du paragraphe 7 s'applique et qui sont immatriculés dans l'État membre qui a pris ladite décision peuvent être exploités dans d'autres États membres, sous réserve de l'accord de l'État membre sur le territoire duquel l'exploitation a lieu. Ces aéronefs peuvent également être entretenus, ou leur conception être modifiée, dans d'autres États membres, à condition que ces activités de maintenance et ces modifications apportées à la conception interviennent sous la supervision de l'État membre où l'aéronef concerné est immatriculé et conformément aux procédures prévues par le droit national de cet État membre.

Tout certificat délivré pour un aéronef auquel s'applique une décision d'exemption prise en vertu du paragraphe 7 précise clairement qu'il n'a pas été délivré en vertu du présent

règlement mais en application du droit national de l'État membre qui le délivre. Les autres États membres ne peuvent accepter un tel certificat national que s'ils ont eux-mêmes pris une décision correspondante en application du paragraphe 7.

10. Toute disposition du droit national de l'État membre qui, en vertu du paragraphe 7, a pris une décision d'exemption régissant les activités de conception, de production de maintenance et d'exploitation des aéronefs auxquels ladite décision s'applique est proportionnée à la nature de l'activité concernée et aux risques qui y sont liés et prend en compte les objectifs et les principes fixés à l'article 1er et à l'article 5 respectivement.

L'État membre qui a pris une décision d'exemption en vertu du paragraphe 7 notifie sans tarder sa décision à la Commission et à l'Agence et leur fournit toutes les informations utiles, et notamment la date à partir de laquelle cette décision s'applique et la catégorie d'aéronefs concernée. Un État membre peut décider de modifier ou de retirer une décision d'exemption qu'il a prise en vertu du paragraphe 8.

Dans de tels cas, il en informe sans tarder la Commission et l'Agence.

L'Agence intègre dans le répertoire visé à l'article 71 toutes les décisions des États membres qui ont été notifiées en vertu du présent paragraphe.

Une décision d'exemption prise par un État membre en vertu du paragraphe 7 s'applique aussi aux organismes et au personnel participant aux activités de conception, de production, de maintenance et d'exploitation auxquelles cette décision s'applique.

Article 3 - Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions suivantes s'appliquent :

1) **Acte délégué :** acte législatif adopté par la Commission de la CEMAC en vertu d'une habilitation expresse accordée par le Conseil des Ministres de l'UEAC, afin de compléter ou de modifier certains éléments non essentiels d'un règlement communautaire, dans les conditions et limites fixées par l'acte portant délégation.

2) **Acte d'exécution :** acte adopté par la Commission dans les domaines où des conditions de mise en œuvre uniformes sont nécessaires ;

3) **Aérodrome :** Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface ;

4) **Aéronef :** tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre ;

5) **Aéronef sans équipage à bord :** tout aéronef exploité ou destiné à être exploité de manière autonome ou à être piloté à distance sans pilote à bord ;

6) **Aire de trafic :** une aire définie d'un aérodrome destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des passagers, le chargement ou le déchargement des bagages, du courrier ou du fret, l'avitaillement, le stationnement ou la maintenance ;

7) **ANS :** la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne couvrant tout ce qui suit : les fonctions et services de gestion du trafic aérien, les services de navigation aérienne, y compris les fonctions et services de gestion de réseau, ainsi que les services qui augmentent les signaux émis par les satellites des constellations principales du GNSS aux fins de la navigation aérienne, la conception des procédures de vol, et les services consistant à générer, traiter, mettre en forme et fournir des données à la circulation aérienne générale aux fins de la navigation aérienne ;

8) **Autorité de l'aviation civile (AAC) :** Instance autonome à caractère administratif chargée de la mise en œuvre de la politique de l'aviation civile nationale et communautaire, notamment de la règlementation et du contrôle de l'Aviation civile, en matière de sécurité, de sûreté et d'économie ;

9) **Certificat :** un agrément ou une approbation, une licence, une autorisation, une attestation ou tout autre document délivré à l'issue d'une procédure de certification attestant la conformité avec les exigences applicables ;

10) **Certification** : toute forme de reconnaissance conformément au présent règlement, fondée sur une évaluation appropriée, attestant qu'une personne physique ou morale, un produit, une pièce, un équipement non fixe, un équipement de contrôle à distance d'un aéronef sans équipage à bord, un aérodrome, un équipement d'aérodrome lié à la sécurité, un système ANS, un composant ANS ou un simulateur d'entraînement au vol est conforme aux exigences applicables du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, au moyen de la délivrance d'un certificat qui atteste cette conformité ;

11) **Circulation aérienne générale :** tous les mouvements d'aéronefs civils et d'aéronefs d'État effectués conformément aux procédures de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ;

12) **Composants ANS :** les objets tangibles, tels que le matériel, et les objets intangibles, tels que les logiciels, dont dépend l'interopérabilité du réseau de gestion du trafic aérien ;

13) **Convention de Chicago :** la convention relative à l'aviation civile internationale, ainsi que ses annexes, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

14) **Déclaration :** toute déclaration écrite faite conformément au présent règlement sous la seule responsabilité d'une personne physique ou morale soumise au présent règlement et confirmant que les exigences applicables du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci et relatives à une personne physique ou morale, un produit, une pièce, un équipement non fixe, un équipement de contrôle à distance d'un aéronef sans équipage à bord, un système ANS , un composant ANS sont respectées ;

15) **« Dérogation » :** Autorisation autre qu'une approbation, accordée par l'Autorité de l'Aviation Civile à titre exceptionnel et provisoire, à une personne pour agir en dehors des limites réglementaires tout en maintenant le niveau de sécurité aérienne prévu par la réglementation à laquelle la dérogation s'applique.

16) **Entité qualifiée :** une personne physique ou morale agréée qui peut se voir confier certaines tâches de certification ou de surveillance en vertu du présent règlement, par l'Agence ou par une Autorité de l'Aviation Civile, et sous le contrôle et la responsabilité de celle-ci ;

17) **Equipement d'aérodrome lié à la sécurité :** les instruments, équipements, mécanismes, appareils, dispositifs auxiliaires, logiciels ou accessoires utilisés ou destinés à être utilisés pour contribuer à l'exploitation en toute sécurité d'aéronefs sur un aérodrome ;

18) **Equipement de contrôle à distance d'un aéronef sans équipage à bord :** les instruments, équipements, mécanismes, appareils, dispositifs auxiliaires, logiciels ou accessoires, qui sont nécessaires à l'exploitation en toute sécurité d'un aéronef sans équipage à bord, qui ne sont pas des pièces et ne sont pas transportés à bord de cet aéronef sans équipage à bord ;

19) **Equipements non fixes :** tout instrument, équipement, mécanisme, appareil, dispositif auxiliaire, logiciel ou accessoire transporté à bord d'un aéronef par l'exploitant d'aéronefs, qui n'est pas une pièce, et qui est utilisé ou destiné à être utilisé pour l'exploitation ou le contrôle de l'aéronef, qui contribue à la capacité de survie des personnes à bord ou qui est de nature à avoir une incidence sur l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef ;

20) **Espace aérien de la Communauté :** l'espace aérien situé au-dessus du territoire auquel les traités s'appliquent ;

21) **Exemption :** Disposition prise par l'Autorité de l'Aviation Civile par laquelle une situation donnée est exclue de champ d'application d'un texte conventionnel, légal ou réglementaire ;

22) **Exploitant d'aérodromes :** toute personne physique ou morale exploitant ou proposant d'exploiter un ou plusieurs aérodromes ;

23) **Exploitant d'aéronefs :** toute personne physique ou morale exploitant ou proposant d'exploiter un ou plusieurs aéronefs ;

24) **Indicateur de performance de sécurité** : un paramètre utilisé pour le suivi et l'évaluation de la performance de sécurité ;

25) **Normes internationales et pratiques recommandées :** les normes internationales et pratiques recommandées adoptées par l'OACI conformément à l'article 37 de la convention de Chicago ;

26) **Objectif de performance de sécurité :** un objectif planifié ou visé pour un indicateur de performance de sécurité qui doit être atteint sur une période donnée ;

27) **Performance de sécurité :** le résultat de la Communauté, d'un État membre ou d'un organisme en matière de sécurité, par rapport aux objectifs et indicateurs de performance en matière de sécurité tels qu'il s'est fixé ;

28) **Pièce :** tout élément d'un produit, tel qu'il est défini par la conception de type du produit ;

29) **Pilote à distance :** une personne physique chargée de faire voler en toute sécurité un aéronef sans équipage à bord en manœuvrant ses commandes de vol, manuellement ou quand l'aéronef sans équipage à bord est en vol automatique, en contrôlant sa trajectoire et en restant à même d'intervenir et de modifier la trajectoire à tout moment ;

30) **Pilote commandant de bord :** fait référence au pilote désigné pour le commandement et chargé de conduire le vol en toute sécurité. Dans le cas des exploitations à des fins de transport aérien commercial, le « pilote commandant de bord » est appelé « commandant de bord » ;

31) **Produit aéronautique :** Tout aéronef, moteur, hélice et appareillage ou partie des susnommés, y compris le matériel et les logiciels informatiques destinés à y être posés ;

32) **Services d'assistance en escale :** services aéroportuaires ci-après, nécessaires à l'arrivée et au départ d'un aéronef : administration et supervision au sol, traitement des passagers, manutention des bagages, manutention du fret et acheminement de la poste, assistance piste, services aux aéronefs, manutention du carburant et de l'huile, maintenance des aéronefs, opérations de vol et administration de l'équipage, transport de surface, services de restauration ;

33) **Service de gestion d'aire de trafic (AMS) :** un service fourni pour réguler les activités et les mouvements des aéronefs et des autres véhicules sur une aire de trafic ;

34) **Service d'information de vol :** un service assuré dans le but de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols ;

35) **Fournisseur de service de navigation aérienne** : toute personne morale qui fournit totalement ou en partie l'un ou plusieurs des services ci-après :

- service de la circulation aérienne ;
- service de cartographie aéronautique ;
- service d'information aéronautique ;
- service de conception des procédures de vol ;
- service de communication, navigation et surveillance ;
- service d'assistance météorologique à la navigation aérienne ;
- Service de recherches et sauvetage des aéronefs en détresse.

36) **Services de navigation aérienne :** Services assurés au trafic aérien pendant toutes les phases de l'exploitation technique et comprenant la gestion du trafic aérien, les services de communication, navigation et météorologique à la navigation aérienne, les services de recherches et sauvetage, les services d'information aéronautique, les services de cartographie aéronautique et les services de conception des procédures de vol.

37) **Simulateur d'entraînement au vol :** tout type d'appareil simulant au sol les conditions de vol, y compris les simulateurs de vol, les entraîneurs au vol, les entraîneurs aux procédures de vol et de navigation et les entraîneurs pour la formation de base aux instruments ;

38) **Surveillance :** la vérification, par l'Autorité de l'Aviation Civile ou en son nom, de manière continue, que les exigences du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, sur la base desquelles un certificat a été délivré ou en vertu desquelles une déclaration a été faite, sont en permanence respectées ;

39) **Supervision de la sécurité :** Fonction exécutée par un État pour s'assurer que les personnes et les organisations qui exercent une activité aéronautique respectent les lois et les règlements nationaux concernant la sécurité ;

40) **Système ANS** : les composants au sol ou embarqués, ainsi que les équipements spatiaux qui fournissent un appui aux services de navigation aérienne pour toutes les phases de vol ;

41) **Système de gestion de sécurité :** approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, l'obligation de rendre compte, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires ;

42) **Transport aérien commercial :** l'exploitation d'un aéronef en vue de transporter des passagers, du fret ou du courrier contre rémunération ou à tout autre titre onéreux.

43) **Capacité déclarée :** Mesure de l'aptitude du système ATC, ou de l'un quelconque de ses sous-systèmes ou positions d'utilisation, à fournir un service aux aéronefs dans le cadre des activités normales. Elle est exprimée en fonction du nombre d'aéronefs qui entrent dans une portion spécifiée de l'espace aérien dans un temps donné, compte dûment tenu des conditions météorologiques, de la configuration, du personnel et des moyens de l'organisme ATC ainsi que de tout autre facteur qui peut influer sur la charge de travail du contrôleur chargé de l'espace aérien considéré.

44) **Agence :** Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC)

Article 4 - Des pouvoirs de la Commission de la CEMAC

Sur le fondement de l'article 71 de la Convention de l'UEAC, le Conseil des Ministres délègue à la Commission de la CEMAC, le pouvoir d'adopter les règles de mise en œuvre du présent règlement.

Les conditions d'exercice de ce pouvoir délégué sont fixées par le présent règlement.

Article 5 - Principes applicables aux mesures adoptées en vertu du présent règlement

Les principes applicables qui sous-tendent les mesures adoptées en vertu du présent règlement s'appliquent aux mesures ci-après :

1. Lorsqu'ils adoptent des mesures en vertu du présent règlement, la Commission, l'Agence et les États membres

;

a) Tiennent compte de l'état de la technique et des bonnes pratiques dans le domaine de l'aviation, ainsi que de l'expérience acquise au niveau mondial dans le domaine de l'aviation et des progrès scientifiques et techniques dans les domaines concernés ;

b) s'appuient sur les meilleurs éléments de preuve et analyses disponibles ;

c) permettent de réagir immédiatement aux causes établies d'accidents, d'incidents graves et de manquements intentionnels en matière de sécurité ;

d) tiennent compte des interdépendances entre les différents domaines de la sécurité aérienne, et entre la sécurité aérienne, la cyber sécurité et d'autres domaines techniques de la réglementation aérienne ;

e) définissent, dans la mesure du possible, les exigences et les procédures de manière telle que les performances soient prises pour base et que l'accent soit mis sur les objectifs à atteindre, tout en autorisant différents moyens de se conformer à ces objectifs fondés sur les performances ;

f) favorisent la coopération et l'utilisation efficace des ressources entre les autorités au niveau de la Communauté et des États membres ;

g) adoptent des mesures non contraignantes, y compris, dans la mesure du possible, des actions de promotion de la sécurité ;

h) tiennent compte des droits et obligations internationaux qui incombent à la Communauté et aux États membres dans le domaine de l'aviation civile, y compris ceux qui découlent de la convention de Chicago.

2. Les mesures prises au titre du présent règlement correspondent et sont proportionnées à la nature de chaque activité, à laquelle elles se rapportent et aux risques qui y sont liés. Lorsqu'ils préparent et adoptent de telles mesures, la Commission, l'Agence et les États membres tiennent compte, en fonction de l'activité concernée :

a) du fait que des personnes autres que les membres de l'équipage sont ou non transportées à bord et, notamment, du fait que l'exploitation est ou non ouverte au public ;

b) de la mesure dans laquelle des tiers ou des biens au sol pourraient être mis en danger ;

c) de la complexité, des performances et des caractéristiques opérationnelles des aéronefs concernés ;

d) de l'objet du vol, du type d'aéronef et du type d'espace aérien utilisé ;

e) de la nature, de l'ampleur et de la complexité de l'exploitation ou de l'activité, y compris, le cas échéant, du volume et du type de trafic traité par l'organisme ou la personne responsable ;

f) de la mesure dans laquelle les personnes exposées aux risques liés à l'exploitation sont en mesure d'évaluer ces risques et d'exercer un contrôle sur ceux-ci ;

g) des résultats des activités passées de certification, de surveillance, et de résolution des problèmes de sécurité.

CHAPITRE II - GESTION DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

Article 6 - Programme régional de sécurité aérienne

1. La Commission, sur proposition de l'Agence en coordination avec les États membres, adopte, publie et actualise, si nécessaire, un document décrivant le fonctionnement du système régional de sécurité aérienne, y compris les règles, les activités et les processus utilisés pour la gestion de la sécurité aérienne dans la Communauté conformément au présent règlement (ci-après dénommé « programme régional de sécurité aérienne »).

2. Le programme régional de sécurité aérienne comprend au minimum les éléments liés aux responsabilités nationales de gestion de la sécurité dont la description figure dans les normes internationales et pratiques recommandées.

Le programme régional de sécurité aérienne décrit également le processus en vue de l'élaboration, de l'adoption, de la mise à jour et de la mise en œuvre du plan régional pour la sécurité aérienne visé à l'article 7, qui associe étroitement les États membres et les parties prenantes.

Article 7 - Plan régional pour la sécurité aérienne

1. L'Agence en collaboration étroite avec les États membres et les parties prenantes conformément à l'article 6, paragraphe 2, deuxième alinéa, élabore, adopte, publie et par la suite met à jour, au moins une fois par an, un plan régional pour la sécurité aérienne. Sur la base de l'évaluation des informations pertinentes en matière de sécurité, le plan régional pour la sécurité aérienne recense les principaux risques pour la sécurité qui compromettent le système régional de sécurité aérienne et définit les mesures nécessaires pour atténuer ces risques.

2. L'Agence en collaboration étroite avec les États membres et les parties prenantes conformément à l'article 6, paragraphe 2, deuxième alinéa, recensent les risques en matière de sécurité visés au paragraphe 1 du présent article dans un registre dédié aux risques pour la sécurité et surveillent la mise en œuvre des mesures d'atténuation correspondantes par les parties concernées, y compris, le cas échéant, en établissant des indicateurs de

performance de sécurité.

3. Le plan régional pour la sécurité aérienne précise, en tenant compte des objectifs énoncés à l'article 1er, le niveau de performance de sécurité dans la Communauté. La Commission, l'Agence et les États membres visent conjointement à atteindre ce niveau de performance de sécurité.

Article 8 - Programme national de sécurité

1. Chaque État membre établit et gère, en concertation avec les parties prenantes, un programme national de sécurité pour la gestion de la sécurité aérienne en ce qui concerne les activités aériennes relevant de sa responsabilité (ci-après dénommé « programme national de sécurité »). Ce programme est proportionné à la taille et à la complexité de ces activités et est compatible avec le programme régional de sécurité aérienne.
2. Le programme national de sécurité comprend, au minimum, les éléments liés aux responsabilités de l'État en matière de gestion de la sécurité dont la description figure dans les normes internationales et pratiques recommandées.
3. Le programme national de sécurité précise, en tenant compte des objectifs énoncés à l'article 1er et du niveau de performance de sécurité mentionnée à l'article 7, paragraphe 3, le niveau de performance de sécurité à atteindre sur le plan national en ce qui concerne les activités aériennes relevant de la responsabilité de l'État membre concerné.

Article 9 - Plan national pour la sécurité aérienne

1. Le programme national de sécurité comprend un plan national pour la sécurité aérienne ou est accompagné d'un tel plan. Sur la base de l'évaluation des informations pertinentes en matière de sécurité, chaque État membre, en concertation avec les parties prenantes, recense dans ce plan les principaux risques pour la sécurité qui compromettent son système national de sécurité aérienne et définit les mesures nécessaires pour atténuer ces risques.
2. Le plan national pour la sécurité aérienne inclut les risques et les mesures recensés dans le cadre du plan régional pour la sécurité aérienne qui sont pertinents pour l'État membre concerné. L'État membre informe l'Agence des risques et des mesures recensés dans le plan régional pour la sécurité aérienne qui ne sont pas, selon lui, pertinents pour son système national de sécurité aérienne en lui en indiquant les raisons.

CHAPITRE III - EXIGENCES DE FOND

SECTION I - Navigabilité et protection de l'environnement

Article 10 - Exigences essentielles

1. Les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point a), autres que des aéronefs sans équipage à bord, et leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes sont conformes aux exigences essentielles relatives à la navigabilité fixées à l'annexe II du présent règlement.
2. En ce qui concerne le bruit et les émissions, ces aéronefs et leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes sont conformes aux exigences relatives à la protection de l'environnement figurant de l'Annexe 16 en vigueur de la convention de Chicago.

Les exigences essentielles relatives à la compatibilité environnementale énoncées à l'annexe III du présent règlement s'appliquent aux produits, pièces et équipements non fixes dans la mesure où les dispositions de la convention de Chicago visées au premier alinéa du présent paragraphe ne contiennent pas d'exigences relatives à la protection de l'environnement.

Les organismes intervenant dans la conception, la production et la maintenance de produits visés à l'article 2, paragraphe 1, point a), se conforment à l'annexe III, point 8, du présent règlement.

Article 11 - Conformité

En ce qui concerne les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point a) i), autres que des aéronefs sans équipage à bord, et leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes, la conformité avec l'article 10 est garantie en vertu des articles 12 et 13 et de l'article 15, paragraphe 1.

En ce qui concerne les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b) i), autres que des aéronefs sans équipage à bord, et leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes, la conformité avec l'article 9 est garantie en vertu des articles 12 à 16.

Article 12 - Conception des produits

1. La conception d'un produit fait l'objet d'une certification et s'accompagne de la délivrance d'un certificat de type. Les modifications apportées à cette conception sont également soumises à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'un certificat de modifications, y compris en ce qui concerne les certificats de type supplémentaires. Les conceptions de réparation font l'objet d'une certification et s'accompagne de la délivrance d'une approbation.
2. Une approbation est délivrée pour les données d'adéquation opérationnelle associées à une conception de type. Cette approbation est incluse dans le certificat de type ou le certificat de type restreint visé à l'article 18, paragraphe 1, point b), selon le cas.

3. Ce certificat de type et de modifications, cette approbation de conception de réparation et des données d'adéquation opérationnelle sont délivrés sur demande lorsque le demandeur démontre que la conception du produit est conforme à la base de certification établie conformément aux actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, points b) i) et ii), selon le cas, et que la conception du produit ne présente pas de particularité ou de caractéristique qui le rende incompatible du point de vue de l'environnement ou compromette la sécurité de l'exploitation.
4. Ce certificat de type et de modifications, cette approbation de conception de réparation et des données d'adéquation opérationnelle peuvent également être délivrés en l'absence d'une telle demande, par un organisme agréé en vertu de l'article 15 qui s'est vu confier le privilège de délivrer ces certificats conformément à l'acte délégué visé à l'article 19, paragraphe 1, point k), lorsque cet organisme a constaté que la conception du produit satisfait aux conditions établies au troisième alinéa du présent paragraphe.
5. Aucun certificat de type distinct n'est requis pour la conception des moteurs et hélices qui ont été certifiés dans le cadre de la conception d'un aéronef conformément au présent article.
6. Les Autorités de l'Aviation Civile reconnaissent, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire, les certificats délivrés conformément au présent règlement. Lorsque la reconnaissance initiale correspond à une ou à des fins particulières, toute reconnaissance ultérieure couvre uniquement la ou les mêmes fins.
7. Un État membre délivre des acceptations de certificats de type sur la base des certificats délivrés par l'autorité de l'aviation civile d'un pays tiers.

Article 13 - Conception des pièces et équipements non fixes

Sauf disposition contraire dans les actes délégués visés à l'article 19, la conception des pièces et équipements non fixes est soumise à certification et s'accompagne de la délivrance d'un certificat.

Ce certificat est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre que la conception de la pièce et équipements non fixes est conforme à la base de certification établie conformément aux actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, point b) iii).

Ce certificat peut également être délivré en l'absence d'une telle demande, par un organisme agréé conformément à l'article 15 qui s'est vu confier le privilège de délivrer ces certificats conformément à l'acte délégué visé à l'article 19, paragraphe 1, point k), lorsque cet organisme a constaté que la conception de la pièce et équipements non fixes satisfait à la base de certification établie conformément aux actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, point b) iii).

Aucun certificat distinct n'est requis en ce qui concerne la conception des pièces qui ont été certifiées dans le cadre de la conception d'un produit conformément à l'article 11.

Article 14 - Aéronef

1. Chaque aéronef est soumis à certification et se voit délivrer un certificat de navigabilité (auquel la validité de la licence de station radio est subordonnée) ainsi que, lorsque les actes délégués visés à l'article 17 le prévoient, un certificat acoustique.
2. Ces certificats sont délivrés sur demande, lorsque le demandeur démontre que l'aéronef est conforme à la conception certifiée conformément à l'article 11 et que l'aéronef peut être exploité de manière sûre et dans le respect de l'environnement.
3. Les certificats visés au paragraphe 1 du présent article restent valides tant que l'aéronef ainsi que ses moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes sont entretenus conformément aux actes d'exécution relatifs au maintien de la navigabilité visée à l'article 15 et peuvent être exploités de manière sûre et dans le respect de l'environnement.

Article 15 - Organismes

1. Sauf disposition contraire dans les actes délégués visés à l'article 19, les organismes responsables de la conception et de la production des produits, pièces et équipements non fixes sont soumis à certification et reçoivent un certificat. Ce certificat est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les règles établies par les actes délégués visés à l'article 19 en vue de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 10. Ce certificat précise les privilèges accordés à l'organisme et le champ d'application du certificat.
2. Un certificat est également requis en ce qui concerne :
   a) les organismes responsables de la maintenance des produits, pièces et équipements non fixes ;
   b) les organismes de la gestion du maintien de la navigabilité des produits, pièces et équipements non fixes ; et
   c) les organismes intervenant dans la formation du personnel de maintenance des produits, pièces et équipements non fixes.

Toutefois, le premier alinéa ne s'applique pas aux situations

dans lesquelles, du fait de l'adoption des actes d'exécution visés à l'article 15, paragraphe 2, point c), compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 5, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, de tels certificats ne sont pas requis.

Les certificats visés au présent paragraphe sont délivrés sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 17 adoptés pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 10.

3. Les certificats visés au paragraphe 2 du présent article précisent les privilèges accordés à l'organisme. Lesdits certificats peuvent être modifiés pour ajouter ou retirer des privilèges, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 17, paragraphe 1, point b).

4. Les certificats visés au paragraphe 2 du présent article peuvent être limités, suspendus ou retirés lorsque leur titulaire ne satisfait plus aux règles et procédures de délivrance et de maintien d'un tel certificat, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 17, paragraphe 1, point b).

Article 16 - Personnel

1. Le personnel responsable de la remise en service après maintenance d'un produit, d'une pièce ou d'un équipement non fixe est tenu d'être titulaire d'une licence, à l'exception des situations dans lesquelles, à la suite de l'adoption des actes d'exécution visés à l'article 17, paragraphe 1, point d), compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 5, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, de telles licences ne sont pas requises.

Cette licence est délivrée sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 17 adoptés pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 10.

2. La licence visée au paragraphe 1 du présent article précise les privilèges accordés au personnel. Elle peut être modifiée pour ajouter ou retirer des privilèges, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 17, paragraphe 1, point d).

3. La licence visée au paragraphe 1 du présent article peut être limitée, suspendue ou retirée lorsque son titulaire ne satisfait plus aux règles et procédures de délivrance et de maintien d'une telle licence, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 17, paragraphe 1, point d).

Article 17 - Actes d'exécution relatifs à la navigabilité

1. Afin de veiller à la mise en œuvre uniforme et au respect des exigences essentielles visées à l'article 10, en ce qui concerne les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points a), autres que des aéronefs sans équipage à bord, et leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes, la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 5 et en vue de réaliser les objectifs fixés à l'article 1er, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant :

   a) les règles et procédures de maintien des certificats visés à l'article 12 et à l'article 18, paragraphe 2, point a) ;

   b) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats visés à l'article 15, paragraphe 2, et celles relatives aux situations dans lesquelles ces certificats ne sont pas requis ;

   c) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des licences visées à l'article 16, et celles relatives aux situations dans lesquelles ces licences ne sont pas requises ;

   d) les privilèges et responsabilités des titulaires des certificats délivrés en vertu de l'article 15, paragraphe 1, et de l'article 16, les règles et procédures de maintenance des produits, pièces et équipements non fixes ;

   e) les règles et procédures de gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs ;

   f) les exigences supplémentaires de navigabilité applicables aux produits, pièces et équipements non fixes, dont la conception a déjà été certifiée, requises pour le maintien de la navigabilité et l'amélioration de la sécurité.

   g) Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure en vigueur dans la communauté.

2. Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution précités, la Commission veille au respect des exigences essentielles visées à l'article 10 et tient dûment compte des normes internationales et pratiques recommandées, en particulier celles figurant aux annexes 1, 6 et 8 de la convention de Chicago.

Article 18 - Dérogations

1. Par dérogation à l'article 10 selon le cas :
   a) la conformité de la conception des produits, pièces et équipements non fixes avec les exigences essentielles applicables visées à l'article 10 peut être évaluée sans que soit délivré un certificat, lorsque les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, point d) i), le prévoient. Dans ce cas, les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, point j), définissent les con-

ditions et procédures relatives à une telle évaluation. Les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, point d) i), peuvent prévoir que l'organisme responsable de la conception et de la production de ces produits, pièces et équipements non fixes soit autorisé à déclarer la conformité de leur conception avec ces exigences essentielles et avec les spécifications détaillées établies conformément aux actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, point i), adoptés en vue de garantir la conformité de ces conceptions avec ces exigences essentielles.

b) lorsque la conception d'un aéronef n'est pas conforme aux exigences essentielles visées à l'article 10, un certificat de type restreint peut être délivré. Dans ce cas, ce certificat est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre que la conception de l'aéronef est conforme à la base de certification établie conformément aux actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, points b) i) et ii), et que la conception de l'aéronef est correcte, du point de vue de la navigabilité et de la compatibilité environnementale, compte tenu de l'utilisation prévue de l'aéronef.

2. Par dérogation aux articles 10, 11 et 12, selon le cas :

c) conformément aux actes délégués visés à l'article 19, un certificat de navigabilité restreint ou un certificat acoustique restreint est délivré à un aéronef dont la conception a fait l'objet soit d'une déclaration conformément au paragraphe 1, point a), soit d'un certificat de type restreint délivré conformément au paragraphe 1, point b). Dans ce cas, ces certificats sont délivrés sur demande, lorsque le demandeur démontre que l'aéronef est conforme à cette conception et que l'aéronef peut être exploité de manière sûre et dans le respect de l'environnement ;

d) conformément aux actes délégués visés à l'article 19, une autorisation de vol peut être délivrée pour permettre l'exploitation d'un aéronef qui n'est pas muni d'un certificat de navigabilité ou d'un certificat de navigabilité restreint en cours de validité. Dans ce cas, une telle autorisation de vol est délivrée sur demande, lorsque le demandeur démontre que l'aéronef est en mesure d'effectuer un vol normal en toute sécurité.

L'autorisation de vol peut également être délivrée en l'absence de telles demandes, par un organisme agréé en vertu de l'article 15 qui s'est vu confier le privilège de délivrer ces autorisations de vol conformément aux actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, point k), ou à l'acte d'exécution visé à l'article 17, paragraphe 1, point e), pour autant que cet organisme constate que l'aéronef est en mesure d'effectuer un vol normal en toute sécurité.

L'autorisation de vol est soumise à des limitations appropriées, prévues dans les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, point f), et notamment aux limitations visant à garantir la sécurité des tiers.

Article 19 - Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points a) autres que des aéronefs sans équipage à bord, et leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués afin d'établir des règles détaillées concernant :

a) les exigences détaillées relatives à la protection de l'environnement applicables aux produits, pièces et équipements non fixes, dans les situations visées à l'article 10, paragraphe 2, deuxième alinéa ;

b) les conditions relatives à l'établissement et à la notification à un demandeur par l'Agence, en application conformément au règlement portant organisation et fonctionnement de l'Agence :

i) de la base de certification de type applicable à un produit aux fins de la certification de type visée à l'article 12 et à l'article 18, paragraphe 1, point b);

ii) de la base de certification applicable à un produit aux fins de l'approbation des données d'adéquation opérationnelle visée à l'article 12, notamment :

- le programme minimal de formation à la qualification de type des personnels de certification de maintenance,
- le programme minimal de formation à la qualification de type des pilotes et les données de référence pour la qualification objective des simulateurs associés,
- la liste minimale d'équipements de référence, s'il y a lieu,
- les données relatives au type d'aéronef pertinentes pour les membres d'équipage de cabine,
- les spécifications complémentaires permettant de garantir la conformité avec la section III ;

iii) de la base de certification applicable à une pièce ou à un équipement non fixe, y compris les équipements et instruments liés à la sécurité visée à l'article 30, paragraphe 7, aux fins de la certification visée à l'article 12 ;

c) les conditions particulières de conformité des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point a) ii), avec les exigences essentielles visées à l'article 10 ;

d) les conditions de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats visés aux articles 11 et 12, et à l'article 18, paragraphe 1, point b), notamment ;

i) les conditions relatives aux situations dans lesquelles, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et compte tenu de la nature de l'activité particulière concernée et des risques qui y sont liés, ces certificats sont requis ou non, ou des déclarations sont permises, selon le cas ;

ii) les conditions relatives à la durée de ces certificats et celles relatives à leur renouvellement lorsque leur durée est limitée ;

e) les conditions relatives à la délivrance, à la modification, à la limitation, à la suspension ou au retrait des certificats de navigabilité et des certificats acoustiques visés à l'article 14, paragraphe 1, ainsi que des certificats de navigabilité restreints et des certificats acoustiques restreints visés à l'article 18, paragraphe 1, premier alinéa, point a);

f) les conditions relatives à la délivrance, à la modification, à la limitation, à la suspension, au retrait et à l'utilisation des autorisations de vol visées à l'article 18, paragraphe 1, point b);

g) les conditions relatives à la délivrance, au maintien, à la modification, à la limitation, à la suspension ou au retrait des certificats visés à l'article 15, paragraphe 1, et relatives aux situations dans lesquelles, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et compte tenu de la nature de l'activité particulière concernée et des risques qui y sont liés, ces certificats sont requis ou non, ou des déclarations sont permises, selon le cas ;

h) les privilèges et les responsabilités des titulaires de certificats visés aux articles 11 et 12 délivrés conformément à l'article 14, paragraphe 1, à l'article 15, paragraphe 1, à l'article 18, paragraphe 1, point b), et à l'article 18, paragraphe 2;

i) les conditions et procédures applicables pour évaluer, conformément à l'article 18, paragraphe 1, point a), la navigabilité et la compatibilité environnementale de la conception des produits, de la conception des pièces et de la conception des équipements non fixes sans qu'il soit nécessaire de délivrer un certificat, y compris les conditions et limitations applicables aux exploitations ;

j) les conditions dans lesquelles les organismes ayant obtenu un certificat conformément à l'article 15, paragraphe 1, peuvent se voir accorder le privilège de pouvoir délivrer les certificats visés à aux articles 11, 12 et l'article 18, paragraphe 2, premier alinéa, point b).

1. En ce qui concerne la navigabilité et la compatibilité environnementale des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points a), autres que des aéronefs sans équipage à bord, et de leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, afin de modifier les annexes II et III, lorsqu'il y a lieu pour des raisons d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration de conformité dans le domaine de la navigabilité ou de la compatibilité environnementale, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et dans la mesure nécessaire à cet effet.

2. En ce qui concerne la compatibilité environnementale des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points a), autres que des aéronefs sans équipage à bord, et de leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, pour modifier les références aux dispositions de la convention de Chicago visées à l'article 10, paragraphe 2, premier alinéa, afin de les adapter compte tenu des modifications apportées ultérieurement auxdites dispositions après la date d'entrée en vigueur du présent règlement et qui deviennent applicables dans tous les États membres, dans la mesure où ces adaptations n'ont pas pour effet d'élargir le champ d'application du présent règlement.

SECTION II – Personnel navigant

Article 20 - Exigences essentielles

Les pilotes et les membres d'équipage de cabine participant à l'exploitation des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point a), autres que des aéronefs sans équipage à bord, ainsi que les simulateurs d'entraînement au vol, les personnes et les organismes intervenant dans la formation, les examens, les contrôles et la surveillance médicale de ces pilotes et membres d'équipage de cabine sont conformes aux exigences essentielles définies à l'annexe IV.

Article 21 - Pilotes

1. Les pilotes sont tenus d'être titulaires d'une licence de pilote et d'un certificat médical de pilote correspondant à l'activité en cause, à l'exception des situations dans lesquelles, à la suite de l'adoption des actes d'exécution visés à l'article 23, paragraphe 1, point c) i), compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et

5 , et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, de telles licences ou de tels certificats médicaux ne sont pas requis.

2. La licence de pilote visée au paragraphe 1 du présent article est délivrée sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 23 adoptés en vue de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20.
3. Le certificat médical de pilote visé au paragraphe 1 du présent article est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 23 adoptés en vue de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20.
4. La licence de pilote et le certificat médical de pilote visés au paragraphe 1 du présent article précisent les privilèges accordés au pilote. La licence de pilote et le certificat médical de pilote peuvent être modifiés pour ajouter ou retirer des privilèges, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 23, paragraphe 1, point c).
5. La licence de pilote ou le certificat médical de pilote visés au paragraphe 1 du présent article peuvent être limités, suspendus ou retirés lorsque leur titulaire ne respecte plus les règles et procédures relatives à la délivrance et au maintien d'une licence ou d'un certificat médical conformément aux actes d'exécution visés à l'article 23, paragraphe 1, point c).
6. La formation et l'expérience sur des aéronefs qui ne sont pas soumis au présent règlement peuvent faire l'objet d'une reconnaissance aux fins de l'obtention de la licence de pilote visée au paragraphe 1 du présent article, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 23, paragraphe 1, point c) iv).

Article 22 - Membres d'équipage de cabine

1. Les membres d'équipage de cabine participant à des opérations de transport aérien sont tenus d'être titulaires d'une licence de membre d'équipage de cabine.
2. Compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 5, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, il peut également être demandé aux membres d'équipage de cabine participant à des activités autres que le transport aérien commercial d'être titulaires d'une licence de membre d'équipage de cabine, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 23, paragraphe 2, point a).
3. La licence visée aux paragraphes 1 et 2 du présent article est délivrée sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 23 adoptés en vue de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20.
4. La licence visée aux paragraphes 1 et 2 du présent article précise les privilèges accordés au membre d'équipage de cabine. Elle peut être modifiée pour ajouter ou retirer des privilèges, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 23, paragraphe 2, point a).
5. La licence visée aux paragraphes 1 et 2 du présent article peut être limitée, suspendue ou retirée lorsque le titulaire ne satisfait plus aux règles et procédures de délivrance et de maintien d'une telle licence, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 23, paragraphe 2, point a).
6. Avant d'exercer leurs privilèges, puis à intervalles réguliers, les membres d'équipage de cabine font l'objet d'une évaluation de l'aptitude médicale visant à s'assurer qu'ils se conforment aux exigences essentielles visées à l'article 20 en matière d'aptitude médicale, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 23, paragraphe 2, point b).

Article 23 - Actes d'exécution relatifs aux pilotes et aux membres d'équipage de cabine

1. Afin de garantir l'application uniforme et la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20 en ce qui concerne les pilotes qui participent à l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point a), autres que des aéronefs sans équipage à bord, la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 5 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant :
   a) les différentes catégories de licences de pilote et de certificats médicaux de pilote visés à l'article 21, ainsi que les différentes qualifications liées à ces licences de pilote, qui sont requis pour l'exercice des différents types d'activité ;
   b) les privilèges et responsabilités des titulaires de licences de pilote, de qualifications et de certificats médicaux de pilote ;
   c) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des licences de pilote, qualifications et certificats médicaux de pilote, notamment :
      i) les règles et procédures relatives aux situations dans lesquelles ces licences, qualifications et certificats médicaux ne sont pas requis ;
      ii) les règles et procédures de conversion des licences nationales de pilote ainsi que des certificats médicaux nationaux de pilote en licences de pilote et certificats médicaux de pilote visés à l'article 21, paragraphe 1 ;
      iii) les règles et procédures de conversion des

licences nationales de mécanicien navigant en licences de pilote visées à l'article 21, paragraphe 1 ;

iv) les règles et procédures de reconnaissance de la formation et de l'expérience sur des aéronefs non soumis au présent règlement, aux fins de l'obtention des licences de pilote visées à l'article 21, paragraphe 1.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure en vigueur dans la communauté.

Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution précités, la Commission garantit la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20 du présent règlement et tient dûment compte des normes internationales et pratiques recommandées, en particulier celles figurant à l'annexe 1 de la convention de Chicago.

Ces actes d'exécution incluent, le cas échéant, les dispositions relatives à la délivrance de tous les types de licences de pilote et de qualifications requises aux termes de l'annexe 1 de la convention de Chicago. Ces actes d'exécution peuvent également comprendre des dispositions relatives à la délivrance d'autres types de licences de pilote et de qualifications.

2. Afin de garantir l'application uniforme et la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20 en ce qui concerne les membres d'équipage de cabine qui participent à l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point a) , autres que des aéronefs sans équipage à bord, la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 5 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er , adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant :

a) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des licences des membres d'équipage de cabine, et celles relatives aux situations dans lesquelles de telles licences sont requises pour les membres d'équipage de cabine participant à des opérations autres que le transport aérien commercial ;

b) les règles et procédures relatives à l'évaluation de l'aptitude médicale des membres d'équipage de cabine visée à l'article 22 ;

c) les privilèges et responsabilités des titulaires de licences des membres d'équipage de cabine visés à l'article 22.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure en vigueur dans la communauté.

Article 24 - Organismes de formation et centres de médecine aéronautiques

1. Un certificat est requis en ce qui concerne les centres de médecine aéronautique.

2. Un certificat est requis en ce qui concerne les organismes de formation des pilotes et les organismes de formation des membres d'équipage de cabine, à l'exception des situations dans lesquelles, à la suite de l'adoption des actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a), compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 5, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, de tels certificats ne sont pas requis.

3. Les certificats visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont délivrés sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 27 adoptés afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20.

4. Les certificats visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article précisent les privilèges accordés à l'organisme. Ces certificats peuvent être modifiés pour ajouter ou retirer des privilèges, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a).

5. Les certificats visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article peuvent être limités, suspendus ou retirés lorsque leurs titulaires ne satisfont plus aux règles et procédures de délivrance et de maintien de tels certificats, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a).

6. Lorsque, à la suite de l'adoption des actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a), compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 5 , et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, un certificat visé au paragraphe 2 du présent article n'est pas requis en ce qui concerne un organisme de formation des pilotes ou un organisme de formation des membres d'équipage de cabine, des actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point b), peuvent toujours obliger l'organisme concerné à déclarer avoir la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux activités qu'il mène conformément à ces actes d'exécution.

Article 25 - Simulateurs d'entraînement au vol

1. Un certificat est requis en ce qui concerne chaque simulateur d'entraînement au vol utilisé pour la formation des pilotes, à l'exception des situations dans lesquelles, à la suite de l'adoption des actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a), compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 5, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y

sont liés, de tels certificats ne sont pas requis.

2. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre que le simulateur et lui-même respectent les actes d'exécution visés à l'article 27 adoptés afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20.
3. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article précise les fonctionnalités du simulateur. Le certificat peut être modifié pour tenir compte des modifications apportées à ces fonctionnalités, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a).
4. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article peut être limité, suspendu ou retiré lorsque son titulaire ou le simulateur ne satisfont plus aux règles et procédures relatives à la délivrance et au maintien d'un tel certificat, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a).
5. Lorsque les actes d'exécution visés à l'article 25 le prévoient, l'organisme responsable de l'exploitation du simulateur d'entraînement au vol est tenu de déclarer la conformité du simulateur avec les exigences essentielles visées à l'article 20 et avec les spécifications détaillées établies conformément aux actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point b).

Article 26 - Instructeurs et examinateurs

1. Les personnes chargées de dispenser l'entraînement au vol et l'entraînement au vol par simulateur ou d'évaluer la compétence des pilotes, ainsi que les examinateurs de médecine aéronautique, sont tenus selon le cas, d'être titulaires d'une qualification ou d'une autorisation de l'autorité de l'aviation civile, à l'exception des situations dans lesquelles, à la suite de l'adoption des actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a), compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 5 ,et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, de tels certificats ne sont pas requis.
2. Compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 5, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, il peut être demandé aux personnes chargées de dispenser la formation ou d'évaluer les compétences des membres d'équipage de cabine d'être titulaires d'un certificat, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a).
3. Les certificats visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont délivrés sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 27 adoptés afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20.
4. Les certificats visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article précisent les privilèges accordés.
5. Ces certificats peuvent être modifiés pour ajouter ou retirer des privilèges, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a). Les certificats visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article peuvent être limités, suspendus ou retirés lorsque leur titulaire ne satisfait plus aux règles et procédures de délivrance et de maintien de tels certificats, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a).

Article 27 - Actes d'exécution relatifs à la formation, aux examens, aux contrôles et à la surveillance médicale

1. Afin de garantir l'application uniforme et la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20, en ce qui concerne les simulateurs d'entraînement au vol, les personnes , les organismes intervenant dans la formation des pilotes et des membres d'équipage de cabine et dans les examens, les contrôles ou la surveillance médicale auxquels ils sont soumis, la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 5 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant:
   a) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats et certificats visés aux articles 24, 25 et 26, et celles relatives aux situations dans lesquelles ces agréments et certificats sont requis ou non;
   b) les privilèges et responsabilités des titulaires de certificats visés aux articles 24, 25 et 26.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure en vigueur dans la communauté.

2. Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution précités, la Commission garantit la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20 et tient dûment compte des normes internationales et pratiques recommandées, en particulier celles figurant aux annexes 1er et 6 de la convention de Chicago.

Article 28 - Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne les pilotes et les membres d'équipage de cabine participant à l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point a), autres que des aéronefs sans équipage à bord, ainsi que les simulateurs d'entraînement au vol, les personnes et les organismes intervenant dans la formation, les examens, les contrôles ou la surveillance médicale de ces pilotes et membres

d'équipage de cabine, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, afin de modifier l'annexe IV, lorsque cela est nécessaire pour des raisons d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration de conformité en matière de sécurité en rapport avec le personnel navigant, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et dans la mesure nécessaire à cet effet.

2. Les règles visées au paragraphe 1 incluent, le cas échéant, les dispositions relatives à la délivrance de tous les types de licences de pilote et qualifications requises aux termes de la convention de Chicago. Ces règles peuvent également comprendre des dispositions relatives à la délivrance d'autres types de licences et de qualifications.

SECTION III - Opérations aériennes

Article 29 - Exigences essentielles

L'exploitation des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point a), autres que des aéronefs sans équipage à bord, est conforme aux exigences essentielles énoncées à l'annexe V et, le cas échéant, aux annexes VII et VIII.

Article 30 - Exploitants d'aéronefs

1. Afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 29 du présent règlement, et compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 5 du présent règlement, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, il peut être demandé aux exploitants d'aéronefs établis, résidant ou dont le principal établissement se situe sur le territoire auquel les traités s'appliquent, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 31, d'être titulaires d'un certificat.
2. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 31 adoptés en vue de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 29.
3. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article précise les privilèges accordés à l'exploitant d'aéronefs. Le certificat peut être modifié pour ajouter ou retirer des privilèges, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 31, paragraphe 1, premier alinéa, point b).
4. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article peut être limité, suspendu ou retiré lorsque son titulaire ne satisfait plus aux règles et procédures de délivrance et de maintien d'un tel certificat, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 31, paragraphe 1, premier alinéa, point b).
5. Compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1ers et 5, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, il peut être demandé aux exploitants d'aéronefs visés au paragraphe 1 du présent article, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 31 :
   a) de satisfaire à des exigences spécifiques lorsqu'ils concluent des accords de partage de code ou des contrats de location ;
   b) de satisfaire à des exigences spécifiques lorsqu'ils exploitent un aéronef immatriculé dans un pays tiers ;
   c) d'établir une liste minimale d'équipements (LME) ou un document équivalent permettant l'exploitation de l'aéronef dans des conditions spécifiées, lorsque certains instruments, équipements ou fonctions ne fonctionnent pas au début du vol ;
   d) d'établir une liste d'écart de configuration (LEC ou CDL) ou un document équivalent permettant d'énumérer les pièces externes d'un aéronef dont l'absence est autorisée au début d'un vol sans compromettre la sécurité.
6. Les États membres veillent à ce que l'exploitation d'aéronefs à destination, à l'intérieur ou au départ du territoire auquel s'appliquent les traités par un exploitant d'aéronefs établi, résidant ou dont le principal établissement se situe en dehors de ce territoire mais pour lequel les États membres assument les fonctions et exécutent les missions de l'État de l'exploitant aux termes de la convention de Chicago, ainsi que le personnel et les organismes participant à ces opérations, atteignent un niveau de sécurité équivalent à celui prévu par le présent règlement.
7. Lorsque les actes d'exécution visés à l'article 31, paragraphe 1, premier alinéa, point g), le prévoient, les aéronefs sont dotés des équipements et instruments nécessaires liés à la sécurité, certifiés s'il y a lieu conformément à l'acte délégué visé à l'article 19, paragraphe 1, point b) iii), notamment de certains ou de l'ensemble des éléments suivants :
   a) enregistreurs de vol ;
   b) moyens permettant de déterminer la position des aéronefs ;
   c) moyens permettant de récupérer les données des enregistreurs de vol en temps utile si un aéronef est en situation de détresse, en s'appuyant sur des communications électroniques en temps réel ou sur d'autres solutions techniques appropriées.

Article 31 - Actes d'exécution relatifs aux opérations aériennes

1. Afin de garantir l'application uniforme et la conformité

avec les exigences essentielles visées à l'article 29, en ce qui concerne l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b), autres que des aéronefs sans équipage à bord, la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 5 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant :

a) les règles et procédures spécifiques d'exploitation d'aéronefs en conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 29 ;

b) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats visés à l'article 30, paragraphe 1, point b), et celles relatives aux situations dans lesquelles ces certificats sont requis ;

c) les privilèges et responsabilités des titulaires des certificats visés à l'article 30, paragraphe 1 ;

d) les exigences supplémentaires nécessaires pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 29 applicables aux exploitants d'aéronefs établis, résidant ou ayant leur principal établissement sur le territoire auquel s'appliquent les traités lorsque ces exploitants concluent des accords de partage de code ou des contrats de location ou lorsqu'ils exploitent un aéronef immatriculé dans un pays tiers ;

e) les règles et procédures s'appliquant aux exploitants d'aéronefs visés à l'article 30, paragraphe 1, en ce qui concerne l'établissement d'une LME/LEC ou d'un document équivalent, et celles relatives aux situations dans lesquelles de tels documents sont requis ;

f) les règles et procédures conformément auxquelles un aéronef doit être doté des équipements et instruments nécessaires liés à la sécurité, notamment les enregistreurs de vol et/ou les moyens visés à l'article 30, paragraphe 7, et les règles et procédures de conservation, de protection, d'utilisation et, le cas échéant, de transmission sécurisée des données concernées.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure en vigueur dans la communauté.

2. Lorsqu'elle adopte ces actes d'exécution, la Commission garantit la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 29 du présent règlement et tient dûment compte des normes internationales et pratiques recommandées, en particulier celles figurant à l'annexe 6 de la convention de Chicago.

Article 32 - Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne l'exploitation des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point a), autres que des aéronefs sans équipage à bord, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, établissant des règles détaillées concernant :

a) les conditions à remplir par les exploitants visés à l'article 30, paragraphe 1, et les membres de leur personnel navigant eu égard aux limitations du temps de vol et de service, ainsi qu'aux exigences en matière de repos applicables aux membres du personnel navigant ;

b) les conditions et procédures nécessaires pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 29 en ce qui concerne l'approbation par les autorités de l'aviation civile des régimes individuels de spécification de temps de vol et l'émission d'avis de l'Agence sur ces régimes en application des dispositions portant organisation et fonctionnement de l'Agence.

2. En ce qui concerne l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point a) , autres que des aéronefs sans équipage à bord, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, afin de modifier l'annexe V et, le cas échéant, les annexes VII et VIII, lorsqu'il y a lieu pour des raisons d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration de conformité en matière de sécurité en rapport avec les opérations aériennes, afin d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et dans la mesure nécessaire à cet effet.

SECTION IV - Aérodromes

Article 33 - Exigences essentielles

Les aérodromes, les équipements d'aérodrome liés à la sécurité, l'exploitation d'aérodromes et la prestation de services d'assistance en escale et d'AMS dans les aérodromes visés à l'article 2, paragraphe 1, point d), sont conformes aux exigences essentielles énoncées à l'annexe VII et, le cas échéant, à l'annexe VIII.

Article 34 - Certification des aérodromes

1. Un certificat est requis en ce qui concerne les aérodromes utilisés pour les vols internationaux. Ledit certificat couvre l'aérodrome et ses équipements liés à la sécurité. Toutefois, les autres aérodromes peuvent être certifiés lorsqu'un Etat membre l'exige ou lorsqu'un organisme gestionnaire exprime son intérêt à être certifié.

2. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article est délivré sur demande lorsque le demandeur démontre que l'aérodrome :

a) respecte les actes d'exécution visés à l'article 35 et la base de certification de l'aérodrome définie au

paragraphe 5 du présent article ; et

b) ne présente aucun élément ni aucune caractéristique rendant son exploitation non sûre.

3. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article peut être modifié pour tenir compte des modifications apportées à l'aérodrome ou à ses équipements liés à la sécurité, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 35, paragraphe 1, point c).

4. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article peut être limité, suspendu ou retiré lorsque l'aérodrome ou ses équipements liés à la sécurité ne respectent plus les règles et procédures relatives à la délivrance et au maintien d'un tel certificat, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 35, paragraphe 1, point c).

5. La base de certification pour un aérodrome est constituée des éléments suivants :

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

b) les dispositions des spécifications de certification applicables pour lesquelles un niveau équivalent de sécurité a été accepté ;

c) les spécifications techniques détaillées spéciales nécessaires lorsque les caractéristiques de conception de cet aérodrome ou l'expérience acquise durant son exploitation rendent l'une des spécifications visées au point a) du présent paragraphe inappropriée ou insuffisante pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 33.

Article 35 - Actes d'exécution relatifs aux aérodromes et aux équipements d'aérodrome liés à la sécurité

1. Afin de garantir l'application uniforme et la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 33, en ce qui concerne les aérodromes et les équipements d'aérodrome liés à la sécurité, la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 5 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant :

a) les règles et procédures pour établir et notifier à un demandeur, sur la base de l'article 34, paragraphe 5, la base de certification applicable à un aérodrome aux fins de la certification, conformément à l'article 34, paragraphe 1 ;

b) les règles et procédures pour établir et notifier à un demandeur les spécifications détaillées applicables aux équipements d'aérodrome liés à la sécurité aux fins de la certification, conformément à l'article 34, paragraphe 1 ;

c) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats des aérodromes visés à l'article 34, y compris les contraintes d'exploitation liées à la conception particulière de l'aérodrome ;

d) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats des équipements d'aérodrome liés à la sécurité visés à l'article 34, paragraphe 1, et celles relatives aux situations dans lesquelles ces certificats sont requis ;

e) les règles et procédures relatives à l'établissement des spécifications détaillées applicables aux équipements d'aérodrome liés à la sécurité ;

f) les privilèges et responsabilités des titulaires des certificats visés à l'article 34 ;

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure en vigueur dans la communauté.

2. Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution précités, la Commission garantit la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 33 du présent règlement et tient dûment compte des normes internationales et pratiques recommandées, en particulier celles figurant à l'annexe 14 de la convention de Chicago.

Article 36 - Organismes

1. Les organismes chargés de l'exploitation d'aérodromes sont soumis à certification et se voient délivrer le certificat visé à l'article 34. Ledit certificat est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes délégués visés à l'article 38 adoptés afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 33.

Le certificat précise les privilèges accordés à l'organisme certifié et le champ d'application du certificat.

2. Les organismes chargés de la prestation de services d'assistance en escale sur des aérodromes soumis au présent règlement déclarent avoir la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux services fournis conformément aux exigences essentielles visées à l'article 33.

3. A compter du 31 décembre 2028, les organismes chargés de la prestation des services d'assistance en escale sur des aérodromes soumis au présent règlement doivent obtenir un certificat. Ledit certificat est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre sa conformité avec les exigences essentielles en aérodrome définies à l'article 33 du présent règlement et ses actes d'exécution.

Article 37 - Protection des abords des aérodromes

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires

pour garantir que les aérodromes situés sur chacun de leur territoire sont protégés contre les activités et les aménagements de leurs abords qui peuvent entraîner des risques inacceptables pour les aéronefs utilisant l'aérodrome.

2. Les organismes visés à l'article 36, paragraphe 1, surveillent les activités et les aménagements qui peuvent entraîner des risques inacceptables pour la sécurité de l'aviation aux abords de l'aérodrome dont ils sont responsables de l'exploitation. Ils prennent les mesures nécessaires pour atténuer ces risques dans la mesure où ils ont prise sur eux et, dans le cas contraire, signalent ces risques aux autorités compétentes de l'État membre où se situe l'aérodrome.
3. Afin de veiller à l'application uniforme du présent article, la Commission adopte, sur la base des principes énoncés à l'article 5 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er, des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure en vigueur dans la communauté.

Article 38 - Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne l'exploitation d'aérodromes et la prestation de services d'assistance en escale et d'AMS sur des aérodromes, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, établissant des règles détaillées concernant :
   a) les conditions spécifiques d'exploitation d'aérodromes en conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 33;
   b) les conditions de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats visés à l'article 34, paragraphe 1;
   c) les privilèges et responsabilités des titulaires des certificats visés à l'article 34, paragraphe 1;
   d) les conditions et procédures applicables à la déclaration des organismes qui prestent des services d'assistance en escale;
   e) les privilèges et responsabilités des organismes prestant des services d'assistance en escale qui ont fait des déclarations conformément à l'article 36, paragraphe 2.
2. En ce qui concerne les aérodromes, les équipements d'aérodrome liés à la sécurité, l'exploitation d'aérodromes et la prestation de services d'assistance en escale et d'AMS, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, afin de modifier l'annexe VII et, le cas échéant, l'annexe VIII, lorsqu'il y a lieu pour des raisons d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration de conformité en matière de sécurité en rapport avec les aérodromes, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et dans la mesure nécessaire à cet effet.

SECTION V – Services de la navigation aérienne

Article 39 - Exigences essentielles

1. La fourniture de services de la navigation aérienne visée à l'article 2, paragraphe 1, point f), est conforme aux exigences essentielles énoncées à l'annexe VIII et, s'il y a lieu, à l'annexe VII.
2. Les aéronefs exploités dans l'espace aérien communautaire, à l'exception de ceux engagés dans les activités visées à l'article 2, paragraphe 3, point a), sont conformes aux exigences essentielles énoncées au point 1 de l'annexe VIII.

Article 40 - prestataire de services de la navigation aérienne

1. Le prestataire de services de navigation aérienne est tenu d'être titulaire d'une autorisation de fourniture de service.
2. Un prestataire de service de navigation aérienne se soumet à toutes les activités d'autorisation d'exploitation et de surveillance continue réalisées par l'autorité de l'aviation civile d'un État membre de la Communauté dans le cadre de la mise en œuvre de son programme de supervision et de surveillance continue.

Article 41 - Actes d'exécution relatifs aux prestataires de services de la navigation aérienne

1. Afin de garantir l'application uniforme et la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 39 en ce qui concerne la prestation de services de la navigation aérienne visée à l'article 2, paragraphe 1, point f), la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 5 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant :
   a) les règles et procédures spécifiques de fourniture de services de la navigation aérienne en conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 39 ;
   b) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats visés à l'article 40, paragraphe 1 ;
   c) les règles et procédures relatives à la déclaration des prestataires de services d'information de vol visée à l'article 40, paragraphe 5, et celles relatives aux situations dans lesquelles ces déclarations sont permises ;
   d) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats visés à l'article 40, paragraphe 1, point b), et celles relatives aux situations dans lesquelles ces cer-

tificats sont requis ;

e) les règles et procédures relatives à la déclaration des organismes visée à l'article 40, paragraphe 1, point a), et celles relatives aux situations dans lesquelles ces déclarations sont requises ;

f) les privilèges et responsabilités des titulaires de certificats visés à l'article 40, paragraphe 1, et des organismes qui font des déclarations conformément à l'article 40, paragraphe 5.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure en vigueur dans la communauté.

2. Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution précités, la Commission garantit la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 39 du présent règlement et tient dûment compte des normes internationales et pratiques recommandées, en particulier celles figurant aux Annexes 2 à 4, 10, 11 et 15 de la convention de Chicago.

Article 42 - Actes d'exécution relatifs à l'utilisation de l'espace aérien et la conception des structures de l'espace aérien

1. Afin de garantir l'application uniforme et la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 39, en ce qui concerne la prestation de services de la navigation aérienne visée à l'article 2, paragraphe 1, point e), ainsi que la conception des structures de l'espace aérien, la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 5 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant :

   a) les règles d'exploitation relatives à l'utilisation de l'espace aérien, des équipements d'aéronef et des systèmes/composants ANS requis pour l'utilisation de l'espace aérien ;

   b) les règles et procédures relatives à la conception des structures de l'espace aérien afin de garantir la conformité avec l'article 44.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure en vigueur dans la communauté.

2. Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution précités, la Commission garantit la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 39 du présent règlement et tient dûment compte des normes internationales et pratiques recommandées, en particulier celles figurant aux annexes 2, 3, 10, 11 et 15 de la convention de Chicago.

Article 43 – Systèmes ANS et composants ANS

Les prestataires de services de la navigation aérienne visés à l'article 40 sont tenus de déclarer que les systèmes ANS et composants ANS qui doivent être mis en service sont conformes aux spécifications détaillées établies conformément aux actes délégués visés à l'article 45 adoptés afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 39.

Article 44 - Conception des structures de l'espace aérien

Les États membres veillent à ce que les structures de l'espace aérien soient conçues, étudiées et validées de manière appropriée avant de pouvoir être mises en œuvre et utilisées par les aéronefs, conformément aux règles détaillées adoptées par la Commission en vertu de l'article 42, paragraphe 1, point b).

Article 45 - Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne la prestation de services de la navigation aérienne, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, afin de modifier l'annexe VIII et, le cas échéant, l'annexe VII, lorsque cela est nécessaire pour des raisons d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration de conformité en matière de sécurité en rapport avec lesdits services, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et dans la mesure nécessaire à cet effet.

2. Les actes délégués visés au paragraphe 1 contiennent, lorsque c'est nécessaire, des spécifications détaillées relatives aux systèmes/composants ANS.

SECTION VI - Contrôleurs de la circulation aérienne

Article 46 - Exigences essentielles

Les contrôleurs de la circulation aérienne participant à la prestation de services de la navigation aérienne visée à l'article 2, paragraphe 1, point f), ainsi que les personnes, organismes et outils de simulation intervenant dans la formation, les examens, les contrôles et la surveillance médicale de ces contrôleurs de la circulation aérienne, sont conformes aux exigences essentielles énoncées à l'annexe VIII.

Article 47 - Contrôleurs de la circulation aérienne

1. Les contrôleurs de la circulation aérienne sont tenus d'être titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne et d'un certificat médical de contrôleur de la circulation aérienne approprié pour le service à fournir.

2. La licence de contrôleur de la circulation aérienne visée au paragraphe 1 du présent article est délivrée sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 48 adoptés afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 46.

3. Le certificat médical de contrôleur de la circulation aé-

rienne visé au paragraphe 1 du présent article est délivré sur demande, lorsque le contrôleur de la circulation aérienne démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 48 adoptés afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 46.

4. La licence et le certificat médical de contrôleur de la circulation aérienne visés au paragraphe 1 du présent article précisent les privilèges accordés au contrôleur de la circulation aérienne. Cette licence et ce certificat médical de contrôleur de la circulation aérienne peuvent être modifiés pour ajouter ou retirer des privilèges, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 48, paragraphe 1, point c).
5. La licence et le certificat médical de contrôleur de la circulation aérienne visés au paragraphe 1 du présent article peuvent être limités, suspendus ou retirés lorsque leur titulaire ne satisfait plus aux règles et procédures de délivrance et de maintien d'une licence ou d'un certificat médical, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 48, paragraphe 1, point c).

Article 48 - Actes d'exécution relatifs aux contrôleurs de la circulation aérienne

1. Afin de garantir l'application uniforme et la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 46, en ce qui concerne les contrôleurs de la circulation aérienne, la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 5 et en vue de réaliser les objectifs fixés à l'article 1er, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant :
   a) les différentes catégories, qualifications et mentions liées aux licences de contrôleur de la circulation aérienne visées à l'article 47 ;
   b) les privilèges et responsabilités des titulaires de licences de contrôleur de la circulation aérienne, de qualifications et mentions liées à ces licences et de certificats médicaux visés à l'article 47 ;
   c) les règles et les procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et mentions liées à ces licences et des certificats médicaux visés à l'article 47, y compris les règles et les procédures de la conversion des licences nationales de contrôleur de la circulation aérienne ainsi que des certificats médicaux nationaux en licences et certificats médicaux de contrôleurs de la circulation aérienne visés à l'article 47 ;
   d) les règles et les procédures applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne en ce qui concerne les limitations du temps de service et les exigences en matière de repos ; ces règles et procédures doivent assurer un degré élevé de sécurité grâce à une protection contre les effets de la fatigue et, en même temps, une flexibilité adéquate de la programmation.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure en vigueur dans la communauté.

Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution précités, la Commission garantit la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 46 du présent règlement et tient dûment compte des normes internationales et pratiques recommandées, en particulier celles figurant à l'annexe 1 de la convention de Chicago.

Article 49 - Organismes de formation des contrôleurs de la circulation aérienne et centres de médecine aéronautiques

1. Un certificat est requis en ce qui concerne les organismes de formation des contrôleurs de la circulation aérienne et les centres de médecine aéronautiques.
2. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 51 adoptés afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 46.
3. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article précise les privilèges accordés à l'organisme. Il peut être modifié pour ajouter ou retirer des privilèges, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 51, paragraphe 1, point a).
4. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article peut être limité, suspendu ou retiré lorsque son titulaire ne satisfait plus aux règles et procédures de délivrance et de maintien d'un tel certificat, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 51, paragraphe, point a).

Article 50 - Instructeurs, examinateurs pratiques et examinateurs/évaluateurs de médecine aéronautiques

1. Les personnes chargées de dispenser la formation pratique, celles chargées d'évaluer les compétences pratiques des contrôleurs de la circulation aérienne, ainsi que les examinateurs/évaluateurs de médecine aéronautiques, sont tenus d'être titulaires d'un certificat.
2. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 51 adoptés en vue de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 46.
3. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article précise les privilèges accordés. Le certificat peut être modifié pour ajouter ou retirer des privilèges, conformé-

ment aux actes d'exécution visés à l'article 51, paragraphe 1, point a).

4. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article peut être limité, suspendu ou retiré lorsque son titulaire ne satisfait plus aux règles et procédures de délivrance et de maintien d'un tel certificat, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 51, paragraphe 1, premier alinéa, point a).

Article 51 - Actes d'exécution relatifs à la formation, aux examens, aux contrôles et à la surveillance médicale

1. Afin de garantir l'application uniforme et la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 46, en ce qui concerne les personnes et les organismes intervenant dans la formation des contrôleurs de la circulation aérienne et dans les examens, les contrôles et la surveillance médicale auxquels ils sont soumis, la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 5 et en vue de réaliser les objectifs fixés à l'article 1er, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant :
   a. les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats visés aux articles 49 et 50 ;
   b. les privilèges et responsabilités des titulaires des certificats visés aux articles 49 et 50.
2. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure en vigueur dans la communauté.
3. Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution précités, la Commission garantit la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 46 du présent règlement et tient dûment compte des normes internationales et pratiques recommandées, en particulier celles figurant à l'annexe 1 de la convention de Chicago.

Article 52 - Pouvoirs délégués

En ce qui concerne les contrôleurs de la circulation aérienne, les personnes et les organismes intervenant dans la formation de ces contrôleurs et dans les examens, les contrôles ou la surveillance médicale auxquels ils sont soumis, ainsi que les outils de simulation, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, pour modifier l'annexe VIII, lorsque cela est nécessaire pour des raisons d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration de conformité en matière de sécurité en rapport avec les organismes de formation et les contrôleurs de la circulation aérienne, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et dans la mesure nécessaire à cet effet.

SECTION VII - Aéronefs sans équipage à bord

Article 53 - Exigences essentielles applicables aux aéronefs sans équipage à bord

La conception, la production, la maintenance et l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point a), lorsque cela concerne des aéronefs sans équipage à bord, et leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance, ainsi que le personnel, y compris les pilotes à distance, et les organismes prenant part à ces activités, sont conformes aux exigences essentielles énoncées à l'annexe IX et, lorsque les actes délégués visés à l'article 56 et les actes d'exécution visés à l'article 55 le prévoient, aux exigences essentielles énoncées aux annexes II, IV et V.

Article 54 - Conformité des aéronefs sans équipage à bord

1. Compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 5, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, des caractéristiques opérationnelles des aéronefs sans équipage à bord concernés et des caractéristiques de la zone d'exploitation, un certificat peut être requis pour la conception, la production la maintenance et l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord et de leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance, ainsi que pour le personnel, y compris les pilotes à distance, et les organismes prenant part à ces activités, conformément aux actes délégués visés à l'article 56 et aux actes d'exécution visés à l'article 55.
2. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes délégués visés à l'article 56 et les actes d'exécution visés à l'article 55.
3. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article précise les limitations liées à la sécurité, les conditions d'exploitation et les privilèges. Il peut être modifié pour ajouter ou retirer des limitations, des conditions et des privilèges, conformément aux actes délégués visés à l'article 56 et aux actes d'exécution visés à l'article 55.
4. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article peut être limité, suspendu ou retiré lorsque son titulaire ne satisfait plus aux conditions, règles et procédures de délivrance ou de maintien d'un tel certificat, conformément aux actes délégués visés à l'article 56 et aux actes d'exécution visés à l'article 55.
5. Compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 5, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, des caractéristiques opérationnelles des aéronefs sans équipage à bord concernés et des caractéristiques de la zone d'exploitation, les actes délégués visés à l'article 56 et les actes d'exécution visés à l'article 55 peuvent exiger,

pour la conception, la production, la maintenance et l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord et de leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance, ainsi que pour le personnel, y compris les pilotes à distance, et les organismes prenant part à ces activités, une déclaration qui confirme la conformité avec lesdits actes délégués et actes d'exécution.

6. Lorsque les objectifs et les principes énoncés aux articles 1er et 5 peuvent être respectés sans appliquer les dispositions des chapitres IV et V du présent règlement, les actes délégués visés à l'article 56, paragraphe 1, point c), peuvent prévoir que ces chapitres ne s'appliquent ni aux exigences essentielles visées à l'article 53, ni aux règles détaillées correspondantes établies conformément à l'article 56. En pareil cas, ces exigences essentielles et ces règles détaillées constituent la « législation communautaire d'harmonisation ».
7. Les États membres veillent à ce que les informations relatives à l'immatriculation des aéronefs sans équipage à bord et à l'enregistrement des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord, qui sont soumis à l'obligation d'immatriculation ou d'enregistrement conformément aux actes d'exécution visés à l'article 55 et de l'annexe IX, point 4, soient stockées dans des systèmes d'immatriculation et d'enregistrement nationaux numériques, harmonisés et interopérables. Les États membres sont en mesure d'accéder à ces informations et de se les transmettre au moyen du répertoire visé à l'article 70.
8. La présente section est sans préjudice de la possibilité pour les États membres d'édicter des règles nationales visant à soumettre à certaines conditions les exploitations d'aéronefs sans équipage à bord pour des raisons ne relevant pas du champ d'application du présent règlement, notamment la sûreté publique ou la protection de la vie privée et des données à caractère personnel conformément au droit de la communauté.

Article 55 - Actes d'exécution relatifs aux aéronefs sans équipage à bord

Afin de garantir l'application uniforme et la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 53, en ce qui concerne l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point a), lorsqu'il s'agit d'aéronefs sans équipage à bord, ainsi que le personnel, y compris les pilotes à distance, et les organismes prenant part à ces activités, et sur la base des principes énoncés à l'article 5 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er, la Commission adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant :

a) les règles et procédures spécifiques applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord ainsi qu'au personnel, y compris les pilotes à distance, et aux organismes prenant part à ces activités ;

b) les règles et procédures applicables pour délivrer, maintenir, modifier, limiter, suspendre ou retirer les certificats pour l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord, ainsi que pour le personnel, y compris les pilotes à distance, et les organismes prenant part à ces activités, et celles relatives aux situations dans lesquelles ces certificats ou déclarations sont requis; les règles et procédures applicables pour délivrer ces certificats peuvent être fondées sur, ou comprendre, les exigences détaillées visées aux sections I, II et III ;

c) les privilèges et responsabilités des titulaires de certificats ;

d) les règles et procédures d'immatriculation et de marquage des aéronefs sans équipage à bord et d'enregistrement des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord, visées à l'annexe IX, section 4 ;

e) les règles et procédures d'établissement des systèmes d'immatriculation et d'enregistrement nationaux numériques, harmonisés et interopérables visés à l'article 54, paragraphe 7 ;

f) les règles et procédures applicables à la conversion des certificats nationaux en certificats requis en vertu de l'article 54, paragraphe 1.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure en vigueur dans la communauté.

Article 56 - Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne la conception, la production et la maintenance d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point a), lorsqu'il s'agit d'aéronefs sans équipage à bord, et de leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance, ainsi que le personnel, y compris les pilotes à distance, et les organismes prenant part à ces activités, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, établissant des règles détaillées concernant :

   a) les conditions spécifiques applicables à la conception, à la production et à la maintenance d'aéronefs sans équipage à bord et de leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance, ainsi qu'au personnel, y compris les pilotes à distance, et aux organismes prenant part à ces activités, nécessaires pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 53; ce qui peut comprendre les conditions dans lesquelles les aéronefs sans équipage à bord doivent être équipés

des dispositifs et fonctionnalités nécessaires couvrant, en particulier, les limites maximales de distance et d'altitude d'exploitation, la communication de la position, les restrictions d'entrée dans des zones géographiques, l'évitement de collision, la stabilisation en vol et l'atterrissage automatique;

b) les conditions et procédures applicables pour délivrer, maintenir, modifier, limiter, suspendre ou retirer les certificats, ou pour faire des déclarations, pour la conception, la production et la maintenance d'aéronefs sans équipage à bord et de leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance, ainsi que pour le personnel, y compris les pilotes à distance, et les organismes prenant part à ces activités, visés à l'article 54, paragraphes 1 et 5, et celles relatives aux situations dans lesquelles ces certificats sont requis; les conditions et procédures applicables pour délivrer ces certificats peuvent être fondées sur, ou comprendre, les exigences détaillées visées aux sections I, II et III;

c) les conditions dans lesquelles les exigences concernant la conception, la production et la maintenance d'aéronefs sans équipage à bord et de leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance ne sont pas soumises aux chapitres IV et V, aux fins de l'article 54, paragraphe 6;

d) les privilèges et responsabilités des titulaires de certificats. ;

e) les conditions applicables à la conversion des certificats nationaux en certificats requis en vertu de l'article 54, paragraphe 1.

2. En ce qui concerne la conception, la production, la maintenance et l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point a), lorsqu'il s'agit d'aéronefs sans équipage à bord, et de leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance, ainsi que le personnel, y compris les pilotes à distance, et les organismes prenant part à ces activités, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués pour modifier l'annexe IX et, le cas échéant, l'annexe III, lorsqu'il y a lieu pour des raisons d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration de la sécurité en rapport avec les opérations aériennes, en vue de réaliser les objectifs fixés à l'article 1er et dans la mesure nécessaire à cet effet.

SECTION VIII - Aéronefs utilisés par un exploitant d'un pays tiers à destination, à l'intérieur ou en provenance de la Communauté

Article 57 - Règles applicables

Sans préjudice de l'annexe VIII, point 1, et des règles adoptées sur la base de l'article 42, paragraphe 1, point a), les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b), ainsi que leur personnel navigant et leur exploitation, sont conformes aux normes applicables de l'OACI.

En l'absence de telles normes, ces aéronefs, leur personnel navigant et leur exploitation sont conformes :

a) en ce qui concerne les aéronefs autres que les aéronefs sans équipage à bord, aux exigences essentielles énoncées aux annexes II, IV et V;

b) en ce qui concerne les aéronefs sans équipage à bord, aux exigences essentielles énoncées à l'annexe IX et, lorsque les actes délégués visés à l'article 59 le prévoient, aux exigences essentielles énoncées aux annexes II, IV et V.

Toutefois, le deuxième alinéa ne s'applique pas lorsque ces exigences essentielles sont contraires aux droits conférés aux pays tiers par les conventions internationales.

Article 58 - Conformité

1. L'exploitation d'aéronefs visée à l'article 2, paragraphe 1, point b), à des fins de transport aérien commercial est soumise à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'une autorisation. L'autorisation est délivrée sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il a la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation de ces aéronefs en conformité avec les exigences visées à l'article 57. L'autorisation précise les privilèges accordés à l'exploitant et le champ des activités.

2. Lorsque les actes délégués visés à l'article 59 le prévoient, l'exploitation d'aéronefs visée à l'article 2, paragraphe 1, point b), à des fins autres que le transport aérien commercial est soumise à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'une autorisation. Cette autorisation est délivrée sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il a la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation de ces aéronefs en conformité avec les exigences visées à l'article 57. L'autorisation précise les privilèges accordés à l'exploitant et le champ des activités.

3. Sauf pour l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord, les autorisations visées aux paragraphes 1 et 2 ne sont pas requises en ce qui concerne l'exploitation d'aéronefs qui ne font que survoler le territoire auquel s'appliquent les traités.

Article 59 - Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b), ainsi que leur personnel navigant et leur exploitation, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués établissant des règles détaillées concernant :
   a) l'autorisation des aéronefs pour lesquels il n'existe pas de certificat de navigabilité normalisé de l'OACI, ou l'autorisation de pilotes qui ne sont pas titulaires d'une licence normalisée de l'OACI, pour des opérations à destination, à l'intérieur ou au départ du territoire auquel les traités s'appliquent ;
   b) les conditions spécifiques d'exploitation d'un aéronef en conformité avec l'article 57 ;
   c) d'autres conditions pour les cas où la conformité avec les normes et exigences visées à l'article 57 n'est pas possible ou implique des efforts disproportionnés de la part de l'exploitant, en veillant à ce que les objectifs des normes ou exigences concernées soient atteints ;
   d) les conditions relatives à la délivrance, au maintien, à la modification, à la limitation, à la suspension ou au retrait des autorisations visées à l'article 58, et celles relatives aux situations dans lesquelles, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et compte tenu de la nature de l'activité particulière concernée et des risques qui y sont liés, ces autorisations sont requises. Ces conditions tiennent compte des certificats délivrés par l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant et, dans le cas d'aéronefs sans équipage à bord, l'État dans lequel est situé l'équipement de contrôle à distance desdits aéronefs, et sont sans préjudice des règles d'exécution y relatives ;
   e) les privilèges et responsabilités des titulaires des autorisations visées à l'article 58, paragraphes 1 et 2.
2. Lorsqu'elle adopte les règles visées au paragraphe 1, la Commission veille en particulier :
   a) à ce qu'il soit fait usage, le cas échéant, des pratiques recommandées et des documents d'orientation de l'OA-CI ;
   b) à ce qu'aucune exigence n'excède celles auxquelles sont soumis, aux termes du présent règlement, les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point a) i), ainsi que le personnel navigant et les exploitants de ces aéronefs ;
   c) à ce que le processus selon lequel les autorisations visées à l'article 58, paragraphes 1 et 2, sont obtenues soit simple, proportionné, efficace, d'un bon rapport coût-efficacité et permette des démonstrations de conformité proportionnées à la complexité de l'activité concernée et aux risques associés à cette activité. La Commission veille en particulier à ce qu'il soit tenu compte :
      i) des résultats du programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI ;
      ii) des informations recueillies dans le cadre de programmes d'inspection au sol mis en place conformément au règlement portant organisation et fonctionnement de l'Agence, et aux actes d'exécution visés à l'article 60, paragraphe 10 ;
      iii) d'autres informations reconnues ayant trait à la sécurité concernant l'exploitant concerné ;
      iv) des certificats délivrés conformément à la législation d'un pays tiers ;
   d) à ce que les aspects liés aux services ANS soient pris en compte.

CHAPITRE IV - SYSTÈME CONJOINT DE CERTIFICATION, DE SURVEILLANCE ET DE RESOLUTION DES PROBLEMES DE SECURITE

Article 60 - Certification, surveillance et résolution des problèmes de sécurité

1. La Commission, l'Agence, et les États membres coopèrent dans le cadre d'un système uniforme de sécurité aérienne afin de garantir la conformité avec le présent règlement et avec les actes délégués et les actes d'exécution y relatifs.
2. Afin de garantir la conformité avec le présent règlement et avec les actes délégués et les actes d'exécution y relatifs, les autorités de l'aviation civile ou l'Agence à la demande desdites autorités :
   a) reçoivent et évaluent les demandes qui leur sont adressées et, le cas échéant, délivrent ou renouvellent les certificats, et reçoivent les déclarations qui leur sont adressées, conformément au chapitre III ;
   b) assurent la surveillance des titulaires de certificats, des personnes physiques et morales qui ont fait des déclarations, et des produits, pièces, équipements, systèmes/composants ANS, simulateurs d'entraînement au vol et aérodromes soumis aux dispositions du présent règlement ;
   c) mènent les enquêtes, inspections, y compris les inspections au sol, audits et autres activités de suivi nécessaires pour déceler d'éventuelles infractions, par les personnes physiques ou morales soumises au présent règlement, aux exigences énoncées dans le présent règlement ainsi que dans les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci;

d) prennent toutes les mesures de contrôle de l'application nécessaires, notamment la modification, la limitation, la suspension ou la révocation des certificats délivrés par elles, l'immobilisation au sol d'aéronefs et l'instauration de sanctions afin de mettre fin aux infractions constatées ;

e) interdisent, limitent ou soumettent à certaines conditions les activités visées au chapitre III, dans l'intérêt de la sécurité ;

f) veillent à ce que leur personnel intervenant dans des tâches de certification, de surveillance et de résolution des problèmes de sécurité aient un niveau de qualification approprié, y compris en leur dispensant une formation adéquate.

3. Les États membres veillent à ce que leurs autorités de l'aviation civile agissent en toute indépendance lorsqu'elles prennent des décisions techniques en matière de certification, de surveillance et de résolution des problèmes de sécurité et à ce qu'elles remplissent leurs tâches de manière impartiale et transparente et soient organisées, pourvues en personnel et gérées en conséquence. Les États membres veillent aussi à ce que leurs autorités de l'aviation civile disposent des ressources et des capacités nécessaires pour effectuer de manière efficace et dans les délais prévus les tâches qui leur sont assignées au titre du présent règlement.

4. La supervision assurée par l'Agence et les autorités de l'aviation civile est continue et fondée sur les priorités fixées sur la base des risques pour l'aviation civile.

5. L'Agence gère et met en œuvre les outils et les procédures nécessaires pour la collecte, l'échange et l'analyse d'informations liées à la sécurité obtenues dans le cadre des inspections au sol visées au paragraphe 2, point c).

6. Afin de faciliter la bonne exécution de leurs tâches liées à la certification, à la surveillance et au contrôle de l'application, la Commission, l'Agence et les autorités de l'aviation civile échangent des informations pertinentes, notamment sur les infractions possibles ou constatées.

7. L'Agence favorise une interprétation et une application communes des exigences énoncées dans le présent règlement ainsi que dans les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, notamment en élaborant les documents d'orientation conformément au règlement portant organisation et fonctionnement de l'Agence, en concertation avec les autorités de l'aviation civile.

8. Toute personne physique ou morale soumise au présent règlement peut signaler à l'Agence toute différence alléguée dans l'application des règles d'un État membre à l'autre. Lorsque ces différences font gravement obstacle aux activités de ces personnes ou entraînent par ailleurs des difficultés importantes, l'Agence et les autorités de l'aviation civile des États membres concernés coopèrent afin de remédier à ces différences et, si nécessaire, de les éliminer rapidement. Lorsque ces différences ne peuvent être éliminées, l'Agence soumet la question à la Commission.

9. L'Agence et les autorités de l'aviation civile entreprennent les actions nécessaires et efficaces pour renforcer la sécurité aérienne et faire mieux connaître cette question en diffusant des informations liées à la sécurité aux fins de la prévention des accidents et des incidents.

10. Afin de veiller à l'application uniforme et au respect des paragraphes 2 à 6 du présent article, en ce qui concerne les tâches des autorités de l'aviation civile liées à la certification, à la surveillance et au contrôle de l'application en vertu du présent règlement, la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 5 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant :

a) les règles et procédures pour la mise en œuvre de la certification et des enquêtes, inspections, audits et autres activités de suivi nécessaires pour assurer une surveillance effective, par l'autorité de l'aviation civile, des personnes physiques et morales, produits, pièces, équipements, systèmes/composants ANS, simulateurs d'entraînement au vol et aérodromes soumis au présent règlement ;

b) les règles et procédures pour la réalisation d'inspections au sol par l'autorité de l'aviation civile et l'immobilisation d'un aéronef lorsque celui-ci, son exploitant ou son personnel navigant ne sont pas en conformité avec les exigences du présent règlement ou avec les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci ;

c) les règles et procédures conformément auxquelles les activités régies par le chapitre III peuvent être interdites, limitées ou soumises à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité ;

d) en ce qui concerne le paragraphe 4, les règles et procédures relatives à l'attribution de responsabilités entre les autorités nationales compétentes, en vue de garantir la bonne exécution des tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application.

e) les règles et procédures d'accréditation par l'autorité de l'aviation civile, d'une entité qualifiée aux fins de l'article 66.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la

procédure en vigueur dans la communauté.

Article 61 - Corps des inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile de la Communauté

1. L'Agence établit, en coopération avec les autorités de l'aviation civile, un mécanisme de mise en commun et de partage volontaire des inspecteurs et d'autres personnels ayant des compétences pour l'exécution de tâches de certification et de surveillance en application du présent règlement. A cet effet, l'Agence définit, en coopération avec les autorités de l'aviation civile, les profils de qualification et d'expérience requis sur la base desquels l'Agence désigne, pour autant qu'il en existe, des candidats pour participer au mécanisme de mise en commun et de partage en qualité d'inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile de la Communauté.
2. L'Agence et chaque autorité de l'aviation civile peuvent solliciter l'assistance du corps d'inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile de la Communauté aux fins de l'exécution d'activités de supervision de la sécurité. L'Agence coordonne les réponses aux demandes et élabore des procédures appropriées à cet effet, en concertation avec les autorités de l'aviation civile.
3. Les inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile de la Communauté exécutent leurs activités de supervision de la sécurité, sous le contrôle, les instructions et la responsabilité de l'autorité de l'aviation civile qui a sollicité l'assistance.
4. Les coûts de l'assistance fournie par les inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile de la Communauté sont supportés par l'autorité ayant sollicité l'assistance.

Cette autorité peut décider de financer cette assistance par des redevances facturées et perçues, sur la base des règles établies conformément au paragraphe 6, point c), auprès de la personne physique ou morale qui a fait l'objet des activités de certification et de surveillance exécutées par ces inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile de la Communauté.

En pareil cas, cette autorité transfère le montant perçu à l'autorité qui a fourni l'assistance.

5. Les déclarations, procès-verbaux et rapports des inspecteurs de la sécurité de l'aviation civil de la Communauté exerçant leurs activités conformément au présent article sont, à tous égards, assimilés à ceux des inspecteurs nationaux et constituent des éléments de preuve recevables dans les procédures administratives ou judiciaires.
6. En ce qui concerne le mécanisme de mise en commun et de partage visé au paragraphe 1 du présent article, la Commission peut adopter des actes d'exécution établissant des règles détaillées concernant :
   a) les règles et procédures conformément auxquelles l'Agence, et les autorités nationales compétentes demandent, reçoivent ou fournissent une assistance dans le cadre de ce mécanisme ;
   b) les règles et procédures relatives aux autorisations des inspecteurs de la sécurité aérienne de la Communauté et les règles détaillées qui leur sont applicables lorsqu'ils fournissent cette assistance ;
   c) les règles et procédures pour la fixation et la perception des redevances visées au paragraphe 4 du présent article.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure en vigueur dans la communauté.

Article 62 – Réattribution de la responsabilité à la demande d'États membres

1. Un État membre peut demander à l'Agence d'exécuter les tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application visées à l'article 60, paragraphe 2, en ce qui concerne tout ou partie des personnes physiques et morales, aéronefs, équipements d'aérodrome liés à la sécurité, systèmes ANS et composants ANS , simulateurs d'entraînement au vol et aérodromes dont il est responsable en vertu du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci. En ce qui concerne l'exercice par l'Agence de la responsabilité de ces tâches, le chapitre IV et le règlement **N°06/23-UEAC-204-CM-40 du 18 juin 2024, portant organisation et fonctionnement de l'Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale** s'appliquent.
2. Un État membre peut demander à un autre État membre d'exécuter les tâches liées à la certification, à la supervision et à la résolution des problèmes de sécurité visées à l'article 60, paragraphe 2, en ce qui concerne tout ou partie des personnes physiques et morales, aéronefs, équipements d'aérodrome liés à la sécurité, systèmes/composants ANS, simulateurs d'entraînement au vol et aérodromes dont il est responsable en vertu du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci. En ce qui concerne l'exercice de la responsabilité des tâches qui ont été réattribuées conformément au présent paragraphe et les chapitres II et IV, ainsi que les dispositions applicables de la législation nationale de l'État membre acceptant la demande, s'appliquent.
3. En ce qui concerne la résolution des problèmes de sécurité, l'État membre qui a accepté la demande, ou l'Agence, n'est responsable que des questions liées aux procédures conduisant à l'adoption de décisions par l'autorité de l'aviation civile de cet État membre, ou de

l'Agence, et portant sur des tâches de certification et de supervision qui lui sont réattribuées conformément au présent article, ainsi que sur l'application de ces décisions. Pour toutes les autres questions relatives à la résolution des problèmes de sécurité, la répartition des responsabilités prévue par le présent règlement et par les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci reste inchangée.

4. L'Agence ou un État membre, selon le cas, n'accepte la demande visée aux paragraphes 1 ou 2 que si l'Agence ou l'autorité de l'aviation civile de l'État membre concerné considère qu'elle dispose des ressources nécessaires et qu'elle peut exercer efficacement la responsabilité des tâches concernées.

5. Lorsqu'un État membre envisage d'avoir recours aux dispositions du paragraphe 1 ou 2, il conclut avec l'Agence ou avec l'autre État membre, selon le cas, des arrangements détaillés concernant la réattribution de la responsabilité des tâches en question. Les personnes physiques et morales concernées par la réattribution et, dans le cas de la réattribution visée au paragraphe 2, l'Agence, sont consultées sur ces arrangements détaillés avant leur finalisation. Ces arrangements détaillés indiquent au moins clairement quelles tâches sont réattribuées et prévoient les dispositions juridiques, pratiques et administratives nécessaires pour garantir un transfert cohérent et la continuité effective des tâches en question conformément au présent règlement ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, ainsi que la poursuite sans interruption des activités menées par les personnes physiques et morales concernées. Les arrangements détaillés comprennent aussi des dispositions relatives au transfert des dossiers techniques et des documents pertinents. L'Agence et le ou les États membres concernés, selon le cas, veillent à ce que la réattribution de la responsabilité des tâches s'effectue conformément à ces arrangements détaillés.

6. L'Agence met à disposition, dans le répertoire établi en application de l'article 71, une liste des États membres qui ont appliqué les paragraphes 1 et 2 du présent article. Cette liste indique clairement les tâches réattribuées et l'autorité de l'aviation civile responsable des tâches à l'issue de leur réattribution. L'Agence tient compte de la réattribution de la responsabilité des tâches lors de la conduite des inspections et d'autres activités de suivi conformément à l'article 85.

7. La réattribution de la responsabilité au titre du présent article ne porte pas atteinte aux droits et obligations des États membres aux termes de la convention de Chicago. Lorsqu'un État membre réattribue, conformément au présent article, la responsabilité des tâches qui lui sont confiées par la convention de Chicago, il informe l'OACI que l'Agence ou un autre État membre assure pour son compte les fonctions et les missions qui lui ont été attribuées aux termes de la convention de Chicago.

8. Un État membre qui a réattribué à l'Agence ou à un autre État membre la responsabilité des tâches conformément au paragraphe 1 ou 2 peut, à tout moment, décider d'annuler la réattribution. En pareil cas, les paragraphes 4, 5 et 6 et le deuxième alinéa du paragraphe 7 s'appliquent mutatis mutandis.

Article 63 - Mécanisme de soutien en matière de supervision de la sécurité

1. Lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

   a) les résultats des inspections et autres activités de suivi menées par l'Agence conformément au règlement portant organisation et fonctionnement de l'Agence indiquent une incapacité grave et persistante d'un État membre à bien exécuter tout ou partie des tâches de certification, de surveillance et de contrôle de l'application qui lui incombent en vertu du présent règlement ;

   b) la Commission a demandé à l'État membre concerné de remédier aux manquements constatés conformément au point a);

   c) l'État membre n'a pas remédié aux manquements de manière satisfaisante et la situation qui en résulte menace la sécurité aérienne ;

l'État membre concerné et l'Agence, sur demande de la Commission, établissent conjointement un programme d'assistance technique temporaire dans le but de remédier aux manquements constatés et d'aider l'État membre concerné à rétablir, pour la fin de la phase de soutien au plus tard, sa capacité à exécuter les tâches de certification, de surveillance et de contrôle de l'application prévues par le présent règlement. Ce programme d'assistance technique inclut, notamment, un calendrier et couvre la planification et l'exercice des tâches de certification, de surveillance et de contrôle de l'application lorsque des manquements ont été constatés, la formation et les qualifications des inspecteurs et du personnel concerné, ainsi que l'organisation du travail de l'Autorité de l'Aviation Civile de l'État membre concerné, lorsqu'elle a une influence directe sur les manquements constatés.

2. L'État membre concerné est responsable de la mise en œuvre du programme d'assistance technique visant à remédier aux manquements constatés. À cet effet, l'État membre concerné coopère avec l'Agence lors de la mise en œuvre de ce programme d'assistance technique, notamment en établissant toutes les instructions nécessaires à l'intention de l'Autorité de l'Aviation Civile

et en fournissant tous les moyens matériels nécessaires à l'aboutissement du programme d'assistance.

Durant la mise en œuvre du programme d'assistance technique, l'État membre concerné reste responsable des tâches de certification, de surveillance et de contrôle de l'application, conformément à l'article 60, paragraphe 2. L'Agence et l'Etat membre concerné supportent conjointement les coûts liés à cette assistance technique.

Lorsqu'il met en œuvre le programme d'assistance technique, l'État membre concerné a recours, si besoin est et compte tenu de la nature des manquements, au corps des inspecteurs de la sécurité aérienne de la communauté établi en vertu de l'article 61, aux entités qualifiées visées à l'article 66 et aux possibilités de formation prévues dans le règlement portant organisation et fonctionnement de l'Agence.

3. L'Agence tient la Commission et les autres États membres informés de l'état de la mise en œuvre du programme d'assistance technique.
4. L'État membre concerné met tout en œuvre pour rétablir sa capacité à exécuter les tâches de certification, de surveillance et de contrôle de l'application relevant du présent règlement. S'il constate que le programme d'assistance technique ne peut pas être mis en œuvre comme prévu, il en informe la Commission et prend d'autres mesures pour remédier aux manquements.
5. Le présent article est sans préjudice de l'application d'autres mesures, y compris l'article 64 du présent règlement.

Article 64 - Validité et reconnaissance des certificats

1. Les certificats délivrés par les autorités de l'aviation civile, conformément au présent règlement ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci sont soumis exclusivement aux règles, conditions et procédures visées dans le présent règlement ainsi qu'aux exigences administratives nationales, et sont valables et reconnus dans tous les États membres, sans exigences ni évaluation supplémentaires.
2. Si la Commission considère qu'une personne physique ou morale à laquelle a été délivré un certificat ne se conforme plus aux exigences applicables du présent règlement ou des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, la Commission demande, sur la base d'une recommandation de l'Agence à l'État membre responsable de la supervision de cette personne d'engager une action corrective et de prendre des mesures de sauvegarde appropriées, y compris la limitation ou la suspension du certificat. La Commission adopte des actes d'exécution contenant cette décision. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure en vigueur dans la communauté. Pour des raisons d'urgence impérieuses dûment justifiées liées à la sécurité aérienne, la Commission adopte des actes d'exécution immédiatement applicables en conformité avec la procédure en vigueur dans la communauté. A compter de la date à laquelle cet acte d'exécution prend effet, le certificat concerné, par dérogation au paragraphe 1, cesse d'être valable et reconnu dans tous les États membres.
3. Lorsque la Commission considère que l'État membre visé au paragraphe 2 du présent article a engagé l'action correctrice et pris les mesures de sauvegarde appropriées, elle décide, sur la base d'une recommandation de l'Agence que le certificat concerné est à nouveau valable et reconnu dans tous les États membres, conformément au paragraphe 1 du présent article. La Commission adopte des actes d'exécution contenant cette décision. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure en vigueur dans la communauté. Pour des raisons d'urgence impérieuses dûment justifiées liées à la sécurité aérienne, la Commission adopte des actes d'exécution immédiatement applicables en conformité avec la procédure en vigueur dans la communauté.

Article 65 - Acceptation de la certification par les pays tiers

1. Les autorités de l'aviation civile peuvent délivrer les certificats prévus dans le présent règlement, ainsi que dans les actes délégués et les actes d'exécution adoptés en vertu de celui-ci, sur la base des certificats délivrés conformément à la législation d'un pays tiers, ou accepter les certificats et autres documents pertinents attestant la conformité avec les règles de l'aviation civile qui ont été délivrés conformément à la législation d'un pays tiers, lorsque cette possibilité est prévue:
   a) dans les accords internationaux conclus entre la Communauté et un pays tiers en ce qui concerne la reconnaissance des certificats ;
   b) dans les actes délégués adoptés sur la base du paragraphe 3; ou
   c) en l'absence d'accord international et d'acte délégué pertinent concernant la reconnaissance des certificats, conclu entre un État membre et un pays tiers qui a été notifié à la Commission et aux autres États membres.
2. L'Agence est autorisée, aux fins de l'obtention et du maintien de la confiance dans les systèmes réglementaires des pays tiers, à procéder aux évaluations et analyses techniques nécessaires des législations des pays tiers et des autorités de l'aviation étrangères. Pour procéder à ces évaluations et analyses, l'Agence peut

conclure des arrangements de travail conformément au règlement portant organisation et fonctionnement de l'Agence.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués établissant des règles détaillées concernant l'acceptation des certificats et autres documents attestant la conformité avec les règles de l'aviation civile qui ont été délivrés conformément à la législation d'un pays tiers et garantissant un niveau de sécurité équivalent à celui prévu dans le présent règlement, y compris les conditions et procédures permettant d'obtenir et de maintenir la confiance nécessaire dans les systèmes réglementaires de pays tiers.

Article 66 - Entités qualifiées

1. L'Agence et les autorités de l'aviation civile peuvent confier leurs tâches liées à la certification et à la supervision en vertu du présent règlement à des entités qualifiées qui ont été accréditées conformément au règlement portant organisation et fonctionnement de l'Agence, ou aux actes d'exécution visés à l'article 60, paragraphe 10, point e), comme étant conformes aux critères énoncés à l'annexe VI.

   Sans préjudice du paragraphe 4, l'Agence et les autorités de l'aviation civile qui ont recours aux entités qualifiées établissent un système pour cette accréditation et pour l'évaluation de la conformité des entités qualifiées avec ces critères, tant au moment de l'accréditation que par la suite de manière continue.

   Une entité qualifiée est accréditée soit individuellement par l'Agence ou par une autorité de l'aviation civile, soit conjointement par deux autorités nationales compétentes ou plus, ou par l'Agence et une ou plusieurs autorités de l'aviation civile.

2. L'Agence, ou les autorités de l'aviation civile, selon le cas, modifient, limitent, suspendent ou retirent l'accréditation octroyée à une entité qualifiée lorsque cette entité ne satisfait plus aux critères énoncés à l'annexe VI.

3. L'Agence ou les autorités de l'aviation civile qui accréditent une entité qualifiée peuvent lui accorder le privilège de délivrer, renouveler, modifier, limiter, suspendre et retirer des certificats, ou de recevoir des déclarations, pour le compte de l'Agence ou de l'autorité de l'aviation civile. Ce privilège est inclus dans le champ de l'accréditation.

4. L'Agence et les autorités de l'aviation civile reconnaissent, sans exigences ni évaluation techniques supplémentaires, les accréditations d'entités qualifiées octroyées par l'Agence et par d'autres autorités de l'aviation civile conformément au paragraphe 1.

   Toutefois, l'Agence et les autorités de l'aviation civile ne sont pas tenues d'utiliser tout le champ de l'accréditation octroyé par une autre autorité de l'aviation civile ou par l'Agence ni d'utiliser tout le champ des privilèges accordés à cette entité qualifiée par une autre autorité nationale compétente ou par l'Agence conformément au paragraphe 3.

5. L'Agence et les autorités de l'aviation civile échangent des informations sur les accréditations octroyées, limitées, suspendues et retirées, y compris sur le champ de l'accréditation et des privilèges accordés. L'Agence rend ces informations accessibles au moyen du répertoire visé à l'article 71.

Article 67 - Mesures de sauvegarde

1. Le présent règlement ainsi que les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci n'empêchent pas un État membre de réagir immédiatement face à un problème concernant la sécurité aérienne, lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

   a. le problème concerne un risque grave pour la sécurité de l'aviation et une action immédiate de la part de cet État membre est requise pour y remédier ;

   b. il n'est pas possible à l'État membre de traiter de manière adéquate le problème en conformité avec le présent règlement ni avec les actes délégués ou les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci ;

   c. l'action engagée est proportionnée à la gravité du problème.

   En pareil cas, l'État membre concerné notifie immédiatement à la Commission, à l'Agence et aux autres États membres, au moyen du répertoire établi en application de l'article 71, les mesures prises, leur durée et les raisons qui les motivent.

2. Dès que l'Agence reçoit la notification visée au paragraphe 1 du présent article, elle procède, sans retard injustifié, à une évaluation en vue de déterminer si les conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article sont remplies. Les résultats de cette évaluation sont consignés par l'Agence dans le répertoire établi au titre de l'article 71.

   Lorsque l'Agence considère que ces conditions sont remplies, elle évalue, sans retard injustifié, si elle est en mesure de traiter le problème constaté par l'État membre en prenant les décisions de façon que les mesures prises par l'État membre ne soient plus nécessaires. Lorsque l'Agence considère qu'elle peut traiter le problème de cette manière, elle prend la décision appropriée à cet effet et en informe les États membres au moyen du répertoire

établi au titre de l'article 71. Lorsqu'elle considère que le problème ne peut pas être traité de cette manière, elle recommande à la Commission de modifier les actes délégués ou les actes d'exécution adoptés sur la base du présent règlement de la manière qu'elle juge nécessaire du fait de l'application du paragraphe 1 du présent article.

Lorsque l'Agence considère que ces conditions ne sont pas remplies, elle adresse, sans retard injustifié, une recommandation à la Commission concernant le résultat de cette évaluation. L'Agence consigne cette recommandation dans le répertoire établi au titre de l'article 71.

3. La Commission évalue, compte tenu de la recommandation de l'Agence visée au paragraphe 2, troisième alinéa, si les conditions énoncées au paragraphe 1 sont remplies.

4. Lorsqu'elle considère que ces conditions ne sont pas remplies ou qu'elle s'écarte de l'évaluation effectuée par l'Agence, la Commission adopte, sans retard injustifié, des actes d'exécution contenant sa décision et énonçant ses conclusions à cet effet. Ces actes d'exécution sont publiés au Bulletin officiel de la Communauté et sont consignés par l'Agence dans le répertoire établi au titre de l'article 71.

Sur notification d'un acte d'exécution confirmant que ces conditions ne sont pas remplies, l'État membre concerné met immédiatement fin à la mesure prise conformément au paragraphe 1.

Article 68 - Mesures dérogatoires

1. Les États membres peuvent accorder à toute personne physique ou morale soumise au présent règlement des dérogations aux exigences qui lui sont applicables en vertu du chapitre III, autres que les exigences essentielles fixées dans ledit chapitre, ou en vertu des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base dudit chapitre, en cas de circonstances imprévisibles urgentes touchant ces personnes ou de besoins opérationnels urgents de ces personnes, lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:

   a) il n'est pas possible d'agir de manière adéquate face à ces circonstances ou besoins en conformité avec les exigences applicables ;

   b) la sécurité, la protection de l'environnement et la conformité avec les exigences essentielles applicables sont garantis, si nécessaire par l'application de mesures d'atténuation ;

   c) l'État membre a atténué toute distorsion possible des conditions du marché liée à l'octroi de la dérogation ; et

   d) la dérogation est d'une portée et d'une durée limitées au strict nécessaire et est appliquée d'une manière non discriminatoire.

En pareil cas, l'État membre concerné notifie immédiatement à la Commission, à l'Agence et aux autres États membres, au moyen du répertoire établi au titre de l'article 71, la dérogation accordée, sa durée, les raisons qui la motivent et, le cas échéant, les mesures d'atténuation nécessaires appliquées.

2. Lorsque la dérogation visée au paragraphe 1 du présent article a été accordée pour une durée qui dépasse huit mois consécutifs ou lorsqu'un État membre a accordé la même dérogation à plusieurs reprises et que sa durée totale dépasse huit mois, l'Agence procède à une évaluation en vue de déterminer si les conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article sont remplies et adresse, dans les trois mois qui suivent la date de réception de la dernière notification visée audit paragraphe 1 du présent article, une recommandation à la Commission sur la base du résultat de cette évaluation. L'Agence consigne cette recommandation dans le répertoire établi au titre de l'article 71.

   En pareil cas, la Commission évalue, compte tenu de cette recommandation, si ces conditions sont remplies. Lorsqu'elle considère que ces conditions ne sont pas remplies ou qu'elle s'écarte du résultat de l'évaluation effectuée par l'Agence, la Commission adopte, dans les trois mois à compter de la date de réception de cette recommandation, un acte d'exécution contenant sa décision à cet effet. Ces actes d'exécution sont publiés au Bulletin officiel de la Communauté et consignés par l'Agence dans le répertoire établi au titre de l'article 71.

   Sur notification d'un acte d'exécution confirmant que ces conditions ne sont pas remplies, l'État membre concerné retire immédiatement la dérogation accordée en vertu du paragraphe 1 du présent article.

3. Lorsqu'un État membre considère que la conformité avec les exigences essentielles applicables énoncées dans les annexes peut être démontrée par d'autres moyens que ceux prévus dans les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base du présent règlement, et que ces moyens présentent des avantages significatifs en termes de sécurité aérienne ou d'efficacité pour les personnes soumises au présent règlement ou pour les autorités concernées, il peut soumettre à la Commission, à l'Agence, au moyen du répertoire établi au titre de l'article 71, une demande motivée de modification de l'acte délégué ou de l'acte d'exécution concerné de façon à permettre l'utilisation de ces autres moyens.

   En pareil cas, l'Agence adresse sans retard injustifié,

une recommandation à la Commission sur la question de savoir si la demande de l'État membre remplit les conditions énoncées au premier alinéa. Lorsque cela est nécessaire du fait de l'application du présent paragraphe, la Commission envisage, sans retard et compte tenu de cette recommandation, de modifier l'acte délégué ou l'acte d'exécution concerné.

Article 69 - Collecte, échange et analyse d'informations de sécurité

1. La Commission, l'Agence, et les autorités de l'aviation civile échangent toutes les informations dont elles disposent dans le contexte de l'application du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, et qui présentent un intérêt pour les autres parties aux fins de l'exécution des tâches qui leur incombent en vertu du présent règlement. Les autorités de l'aviation civile des États membres chargées d'enquêter sur des accidents et incidents dans l'aviation civile, ou d'analyser des événements, sont également habilitées à accéder à ces informations aux fins de l'exécution de leurs tâches. Ces informations peuvent également être diffusées auprès des parties intéressées conformément aux actes d'exécution visés au paragraphe 5.
2. Sans préjudice des autres textes communautaires, l'Agence coordonne au niveau de la Communauté la collecte, l'échange et l'analyse d'informations sur les questions relevant du champ d'application du présent règlement, notamment les données de vol opérationnelles. À cet effet, l'Agence peut conclure, avec des personnes physiques et morales soumises au présent règlement ou avec des associations de telles personnes, des arrangements relatifs à la collecte, à l'échange et à l'analyse d'informations. Lorsqu'elle collecte, échange et analyse les informations et qu'elle conclut de tels arrangements et y donne effet, l'Agence limite autant que possible la charge administrative pesant sur les personnes concernées et assure une protection adéquate des informations, y compris des éventuelles données à caractère personnel qu'elles contiennent, conformément au paragraphe 6 du présent article, à l'article 70, paragraphe 1, et conformément au règlement portant organisation et fonctionnement de l'Agence et à l'article 75.
3. l'Agence établit et met en œuvre un système de collecte, échange et analyse des informations de sécurité. Le système s'appuie sur une base de données centrale gérée par l'Agence.
4. Sur demande de la Commission, l'Agence analyse les questions urgentes ou importantes relevant du champ d'application du présent règlement. Le cas échéant, les autorités nationales compétentes coopèrent avec l'Agence aux fins de ces analyses.
5. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des règles détaillées relatives à l'échange d'informations visé au paragraphe 1 du présent article entre la Commission, l'Agence, et les autorités de l'aviation civile et à la diffusion de ces informations auprès des parties intéressées. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure en vigueur dans la communauté.

Les règles détaillées visées au premier alinéa du présent paragraphe tiennent compte de la nécessité :

a) de fournir aux personnes physiques et morales soumises au présent règlement les informations dont elles ont besoin pour se conformer aux objectifs énoncés à l'article 1er et contribuer à leur réalisation ;

b) de limiter la diffusion et l'utilisation des informations au strict nécessaire pour la réalisation des objectifs énoncés à l'article 1er ;

c) d'empêcher la mise à disposition ou l'utilisation des informations en vue de déterminer des fautes ou des responsabilités, sans préjudice des dispositions de droit pénal national applicables.

6. La Commission, l'Agence et les autorités nationales compétentes, ainsi que les personnes physiques et morales et les associations de ces personnes visées au paragraphe 2 du présent article, prennent, conformément au droit de la Communauté et à la législation nationale, les mesures nécessaires pour garantir la confidentialité appropriée des informations qu'elles reçoivent en application du présent article. Le présent paragraphe s'applique sans préjudice des exigences de confidentialité plus strictes prévues par les règlements communautaires ou nationaux en vigueur en matière d'enquêtes et prévention d'accidents et d'incidents graves d'aviation ou d'autres actes juridiques de la Communauté.
7. Afin d'informer le grand public du niveau global de sécurité aérienne dans la Communauté, l'Agence publie en collaboration avec les Etats membres chaque année, et en cas de circonstances particulières, un rapport sur la sécurité. Ce rapport contient une analyse de la situation générale en matière de sécurité dans une formulation simple et facile à comprendre, et indique si des risques accrus existent pour la sécurité.

Article 70 - Protection des sources d'information

1. Lorsque les informations visées à l'article 69, paragraphes 1 et 2, ont été communiquées à une Autorité de l'Aviation Civile, la source de ces informations est proté-

gée conformément au droit de la Communauté et au droit national applicables en matière de protection de la source d'information concernant la sécurité aérienne. Lorsque ces informations sont communiquées par une personne physique à la Commission à l'Agence, la source de ces informations n'est pas révélée et les coordonnées personnelles de cette source ne sont pas consignées avec les informations fournies.

2. Sans préjudice des dispositions de droit pénal national applicables, les États membres s'abstiennent d'intenter des actions en justice concernant des infractions à la loi commise de manière non préméditée ou par inadvertance, dont ils auraient connaissance uniquement parce que les informations concernant ces infractions leur ont été communiquées en application du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.

   Le premier alinéa ne s'applique pas en cas de faute intentionnelle ou en cas de méconnaissance caractérisée, sérieuse et grave d'un risque évident et de manquement patent à la responsabilité professionnelle consistant à prendre les mesures qui s'imposent d'elles-mêmes en pareille circonstance, d'où résulte un dommage prévisible à une personne ou un bien, ou qui compromet gravement le niveau de sécurité aérienne.

3. Les États membres peuvent maintenir ou adopter des mesures visant à renforcer la protection des sources d'information visées au paragraphe 1.

4. Les employés et les personnels sous contrat qui fournissent des informations en application du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci ne subissent, en relation avec les informations fournies, aucun préjudice de la part de leurs employeurs ou de l'organisme auquel ils fournissent des services.

Le premier alinéa ne s'applique pas en cas de faute intentionnelle ou en cas de méconnaissance caractérisée, sérieuse et grave d'un risque évident et de manquement patent à la responsabilité professionnelle consistant à prendre les mesures qui s'imposent d'elles-mêmes en pareille circonstance, d'où résulte un dommage prévisible à une personne ou un bien, ou qui compromet gravement la sécurité aérienne.

5. Le présent article n'empêche pas la Commission, l'Agence, et les États membres d'entreprendre toute action nécessaire pour maintenir ou améliorer la sécurité aérienne.

6. Le présent article ne porte pas atteinte aux règles relatives à la protection de la source d'informations énoncées dans les règlements communautaires en vigueur en matière de sécurité

Article 71 - Répertoire d'informations

1. L'Agence, en coopération avec la Commission et les autorités nationales compétentes, établit et gère un répertoire d'informations nécessaires pour garantir une coopération efficace entre l'Agence, et les autorités de l'aviation civile concernant l'exécution de leurs tâches liées à la certification, à la surveillance et au contrôle de l'application en vertu du présent règlement.

Ce répertoire comprend des informations concernant :

a) les certificats délivrés et les déclarations reçues par les autorités de l'aviation civile conformément au chapitre III, à l'article 62, et au règlement portant organisation et fonctionnement de l'Agence ;

b) les certificats délivrés et les déclarations reçues par les entités qualifiées pour le compte de l'Agence et des autorités de l'aviation civile conformément à l'article 66, paragraphe 3 ;

c) les accréditations accordées par l'Agence et par les autorités de l'aviation civile aux entités qualifiées conformément à l'article 66, y compris les informations sur le champ de l'accréditation et des privilèges octroyés ;

d) les mesures prises par les États membres en vertu de l'article 2, paragraphes 6 et 7, ainsi que les décisions correspondantes de la Commission ;

e) les décisions des États membres prises en vertu de l'article 2, paragraphe 8 ; les décisions des États membres prises en vertu de l'article 40, paragraphe 5 ;

f) la réattribution par les Etats membres, à l'agence ou à un autre Etat membre, de la responsabilité des taches conformément à l'article 62 ;

g) les décisions de la Commission prises conformément à l'article 64 ;

h) les notifications des autorités nationales compétentes concernant les régimes individuels de spécification de temps de vol soumis à l'Agence sur la base des actes délégués adoptés conformément à l'article 32, paragraphe 1, point b), et des avis correspondants de l'Agence ;

i) les notifications des États membres concernant les mesures prises pour réagir immédiatement à un problème lié à la sécurité aérienne et concernant l'octroi de dérogations, ainsi que les recommandations de l'Agence, et les décisions de la Commission correspondantes, en vertu de l'article 67, paragraphe 1, et de l'article 68, paragraphe 1;

j) les demandes d'États membres concernant d'autres moyens de mise en conformité avec les exigences essentielles, et les recommandations correspondantes de l'Agence en vertu de l'article 68, paragraphe 3 ;

k) les notifications de l'Agence et les décisions correspondantes de la Commission ;

l) les informations qui sont à la disposition des autorités de l'aviation civile et qui ont trait aux activités des aéronefs participant à des activités autres que le transport aérien commercial ;

m) les informations à intégrer et à mettre à jour au besoin, dans le cadre de la mise en œuvre des normes internationales et pratiques recommandées conformément au règlement portant organisation et fonctionnement de l'Agence ;

n) les décisions des États membres et de la Commission notifiées en application de l'article 60, paragraphe 5, y compris des informations sur les tâches qui sont exécutées conjointement ;

o) les dérogations accordées par les États membres en application de l'article 40, paragraphe 6, ainsi que les décisions correspondantes de la Commission ;

p) d'autres informations qui peuvent être nécessaires pour garantir une coopération efficace entre l'Agence et les autorités de l'aviation civile concernant l'exécution de leurs tâches liées à la certification, à la surveillance et au contrôle de l'application en vertu du présent règlement ;

2. Les autorités de l'aviation civile, les examinateurs de médecine aéronautiques et les centres de médecine aéronautiques échangent également au moyen du répertoire des informations concernant l'aptitude médicale des pilotes. Toutes les informations revêtant un caractère personnel, notamment les données relatives à la santé, sont limitées au strict nécessaire pour assurer la certification et la supervision efficaces des pilotes conformément à l'article 21.

3. Sans préjudice du paragraphe 7, la Commission, l'Agence et les autorités de l'aviation civile et toute autorité compétente des États membres chargée d'enquêter sur les accidents et incidents dans l'aviation civile disposent d'un accès sécurisé en ligne, aux fins de l'exécution de leurs tâches, à toutes les informations consignées dans le répertoire.

Au besoin, la Commission, l'Agence peuvent diffuser auprès de parties intéressées, ou rendre publiques, certaines informations consignées dans le répertoire autres que celles visées au paragraphe 2.

L'Agence rend en tout état de cause, publiques les informations concernant :

a) les décisions de la Commission ou d'un État membre qui lui ont été notifiées en vertu de l'article 2, paragraphes 6 et 7 ;

b) les décisions d'un État membre qui ont été notifiées en vertu de l'article 2, paragraphe 10, deuxième alinéa.

4. Les informations consignées dans le répertoire sont protégées, par des outils et protocoles appropriés, contre l'accès non autorisé. L'accès aux informations visées au paragraphe 2 et leur divulgation sont limités aux personnes chargées de la certification et de la surveillance de l'aptitude médicale des pilotes, aux fins de l'exécution des tâches qui leur incombent en vertu du présent règlement. Un accès limité à ces informations peut également être accordé à d'autres personnes autorisées aux fins du bon fonctionnement du répertoire, en particulier sa maintenance technique. Les personnes autorisées à accéder aux informations contenant des données à caractère personnel reçoivent au préalable une formation concernant la législation applicable relative à la protection de ces données et les sauvegardes y afférentes.

5. La Commission adopte les actes d'exécution établissant les règles nécessaires pour le fonctionnement et la gestion du répertoire et les exigences détaillées concernant :

a) les aspects techniques de la mise en place et de la maintenance du répertoire ;

b) la classification des informations à transmettre par la Commission, l'Agence, et les autorités de l'aviation civile en vue de leur consignation dans le répertoire, y compris la forme et les modalités de transmission de ces informations ;

c) les mises à jour régulières et normalisées des informations stockées dans le répertoire ;

d) les modalités relatives à la diffusion et à la publication de certaines informations consignées dans le répertoire conformément au paragraphe 6 du présent article ;

e) la classification des informations concernant l'aptitude médicale des pilotes qui doivent être communiquées par les autorités de l'aviation civile, les examinateurs de médecine aéronautiques et les centres de médecine aéronautiques, en vue de leur consignation dans le répertoire, y compris la forme et les modalités de la transmission de ces informations ;

f) les modalités relatives à la protection des informations consignées dans le répertoire contre les accès non autorisés, la restriction de l'accès aux informations et

la protection des données à caractère personnel consignées dans le répertoire, conformément au droit de la Communauté applicable dans le domaine de la protection des données à caractère personnel, en particulier contre la destruction, la perte, l'altération ou la divulgation accidentelle ou illégale ;

g) la période de stockage maximale admissible en ce qui concerne les données à caractère personnel consignées dans le répertoire, y compris les informations concernant l'aptitude médicale des pilotes qui constituent des données à caractère personnel ;

h) les conditions détaillées conformément auxquelles les États membres, l'Agence peuvent limiter, pour les personnes concernées par les données, les droits d'accès, de rectification et de suppression des données à caractère personnel consignées dans le répertoire, aux fins du paragraphe 5 du présent article.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure en vigueur dans la communauté.

CHAPITRE VI - DISPOSITIONS FINALES

Article 72 – Adoption des actes d'exécution

L'Agence soumet à la Commission, les projets d'actes d'exécution, pour adoption. Dès réception desdits projets de texte, la commission met en place un comité interne d'examen. Le Comité interne examine lesdits projets de textes et s'assure de leur conformité avec les politiques communautaires en la matière. La Commission associe l'agence, le cas échéant à cet examen :

a) Lorsque le comité émet un avis favorable, la Commission adopte le projet d'acte d'exécution.

b) Si le Comité émet un avis défavorable, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution. Dans ce cas, la Commission retourne le projet d'acte d'exécution à l'Agence avec l'avis de rejet motivé afin de permettre à l'Agence d'apporter des modifications nécessaires dans un délai de deux mois.

Par dérogation aux points a) et b) du présent article, pour des raisons d'urgence impérieuses dûment justifiées, la Commission adopte un acte d'exécution qui s'applique immédiatement, sans qu'il soit préalablement soumis au comité, et qui reste en vigueur pour une période qui n'excède pas six mois. Dans cet intervalle, le Président de la Commission soumet l'acte visé à l'alinéa précédent au comité afin d'obtenir son avis. En cas d'avis défavorable émis par le comité, la Commission abroge immédiatement l'acte d'exécution adopté.

Article 73 - Exercice de la délégation de pouvoir

1. Lorsque le présent règlement habilite la Commission à adopter des actes délégués, celle-ci exerce ce pouvoir dans les limites et selon les conditions prévues par le présent article.
2. Les actes délégués ne peuvent porter que sur des éléments non essentiels du présent règlement et ont pour objet de compléter ou de modifier ses dispositions techniques afin de tenir compte de l'évolution des normes internationales, des progrès scientifiques et techniques ou des exigences de sécurité aérienne.
3. Tout projet d'acte délégué est communiqué au Conseil des Ministres avant son adoption définitive.
4. Le Conseil des Ministres peut s'opposer à l'entrée en vigueur d'un acte délégué dans un délai de deux (02) mois à compter de sa notification. Ce délai peut être prorogé une fois pour une durée identique.
5. À défaut d'opposition dans le délai prévu au paragraphe 4, l'acte délégué entre en vigueur à la date qu'il fixe.
6. La délégation de pouvoir peut être modifiée ou retirée à tout moment par le Conseil des Ministres, sans préjudice de la validité des actes délégués déjà entrés en vigueur

Article 74 - Sanctions

En cas de violation des dispositions du présent règlement et de ses actes d'exécution, les sanctions applicables sont celles prévues par le code communautaire de l'aviation civile en vigueur, ou à défaut celles déterminées par les États membres.

Article 75 - Traitement des données à caractère personnel

1. En ce qui concerne le traitement de données à caractère personnel dans le cadre du présent règlement, les États membres exécutent les tâches qui leur incombent en vertu du présent règlement conformément aux dispositions législatives, réglementaires et administratives nationales.
2. En ce qui concerne le traitement de données à caractère personnel dans le cadre du présent règlement, la Commission, l'Agence exécutent les tâches qui leur incombent en vertu du présent règlement.

Article 76 – Abrogation

1. Sont abrogés, à compter de l'entrée en application du présent règlement :
   a) le Règlement n° 07/23-UEAC-ASSA-AC-CM-40 fixant les règles communes en matière de sécurité aérienne dans le domaine de l'aviation civile en zone CEMAC ;
   b) toutes dispositions antérieures contraires au présent règlement.
2. Les actes d'exécution, spécifications techniques, moyens

acceptables de conformité (AMC), documents d'orientation (GM) et autres mesures adoptées en application du règlement mentionné au point 1.a) demeurent applicables dans la mesure où ils ne sont pas contraires au présent règlement, jusqu'à leur révision, leur remplacement ou leur abrogation.

Article 77 - Dispositions transitoires

1. Les certificats, brevets, licences, agréments, autorisations, approbations, déclarations ou tout autre document aéronautique, délivrés ou reconnus avant l'entrée en application du présent règlement, demeurent valides jusqu'à leur date normale d'expiration, sauf décision contraire prise pour des motifs de sécurité.
2. Dans le cadre des procédures de certification ou d'approbation engagées mais non finalisées avant l'entrée en application du présent règlement, les certificats, brevets, licences, agréments, autorisations, approbations, déclarations ou tout autre document aéronautique normalement délivrés ou reconnus à l'issue de ces procédures, devront l'être conformément aux dispositions du présent règlement.
3. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour mettre leurs dispositions législatives, réglementaires, administratives et institutionnelles en conformité avec le présent règlement au plus tard le 31 décembre 2026.

   Ils en informent immédiatement la Commission de la CEMAC.

Article 78 - Entrée en vigueur et applicabilité

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant sa publication au Bulletin Officiel de la Communauté.
2. Il est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans les États membres, conformément au Traité révisé de la CEMAC et à la Convention régissant l'UEAC.
3. Toutefois, les États membres qui, pour diverses raisons d'ordre structurel, ne peuvent l'appliquer dès son entrée en vigueur, prennent toutes les mesures nécessaires pour s'y conformer au plus tard le 31 décembre 2026. Ils en informent immédiatement la Commission de la CEMAC.
4. Les mesures transitoires prévues à l'article 77 ne font pas obstacle à l'entrée en vigueur du présent règlement mais déterminent les délais accordés aux États membres pour assurer la mise en conformité de leurs dispositifs institutionnels, législatifs, réglementaires et techniques.

Brazzaville, le 24 septembre 2026

LE PRESIDENT

Ludovic NGATSÉ

ANNEXE I - AÉRONEFS VISÉS À L'ARTICLE 2, PARAGRAPHE 3, POINT d)

1. Catégories d'aéronefs avec équipage auxquelles le présent règlement ne s'applique pas :

a) les aéronefs à caractère historique qui satisfont aux critères ci-après :

i) Les aéronefs dont :

- la conception d'origine a été réalisée avant le 1er janvier 1955, et
- la production a cessé avant le 1er janvier 1975 ; ou

ii) les aéronefs présentant un intérêt historique manifeste, pour les raisons suivantes :

- leur participation à un événement historique remarquable,
- l'avancée importante qu'ils représentent dans l'évolution de l'aviation, ou
- le rôle important qu'ils ont joué dans les forces

armées d'un État membre ; ou

b) les aéronefs spécialement conçus ou modifiés à des fins de recherche ou d'expérience ou à des fins scientifiques, s'ils sont susceptibles d'être construits en nombre très limité ;

c) les aéronefs, y compris ceux fournis en kit, pour lesquels au moins 51 % des tâches de fabrication et d'assemblage sont réalisées par un amateur, une association d'amateurs à but non lucratif, pour leur usage propre, sans aucun objectif commercial ;

d) les aéronefs qui ont été utilisés par les forces armées, sauf s'il s'agit d'un type pour lequel une norme de conception a été adoptée par l'Agence ;

e) les avions dont la vitesse de décrochage mesurable ou la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépasse pas 35 nœuds en vitesse calibrée (VC), les hélicoptères, les paramoteurs, les planeurs et les planeurs motorisés n'ayant pas plus de deux places et dont la masse maximale au décollage (MTOM), enregistrée par les États membres, n'excède pas :

	Avion/ hélicoptère/paramoteur / planeur motorisé	Planeur	Avion/ hélicoptère amphibie ou équipé de flotteurs	Système de récupération totale par parachute installé sur la cellule
Monoplace	MTOM de 300 kg	MTOM de 250kg	MTOM supplémentaire de 30 kg	MTOM supplémentaire de 15 kg
Biplace	MTOM de 450 kg	MTOM de 400kg	MTOM supplémentaire de 45 kg	MTOM supplémentaire de 25 kg
Lorsqu'un avion/hélicoptère amphibie ou équipé de flotteurs est exploité à la fois comme avion/hélicoptère équipé de flotteurs et comme avion/hélicoptère terrestre, cette masse doit être inférieure à la MTOM applicable.				

f) les autogires monoplaces et biplaces ayant une MTOM n'excédant pas 600 kilogrammes ;

g) les répliques d'aéronefs satisfaisant aux critères du point a) ou d) ci-dessus, dont la conception structurelle est analogue à celle des aéronefs originaux ;

h) les ballons et dirigeables à un ou deux occupants dont le volume maximal prévu à la conception n'excède pas 1 200 m^3 en cas d'utilisation d'air chaud et 400 m^3 en cas d'utilisation d'autres gaz de sustentation ;

i) tout autre aéronef avec équipage dont la masse structurelle maximale, carburant compris, n'excède pas 70 kilogrammes.

2. En outre, le présent règlement ne s'applique pas :

a) aux aéronefs captifs dépourvus de système de propulsion lorsque la longueur maximale du moyen de retenue est de 50 mètres, et que :

i) la MTOM, y compris la charge utile, est inférieure à 25 kilogrammes, ou

ii) dans le cas d'un aérostat, le volume maximal prévu à la conception est inférieur à 40 m3 ;

b) aux aéronefs captifs dont la MTOM n'excède pas 1 kilogramme.

c) aux aéronefs qui ne peuvent pratiquement pas satisfaire à toutes les spécifications de certification applicables, tels que certains aéronefs sans titulaire d'un certificat de type (génériquement appelé « aéronef orphelin »).

ANNEXE II - EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES À LA NAVIGABILITÉ

1. INTÉGRITÉ DU PRODUIT

L'intégrité du produit, y compris la protection contre les menaces relatives à la sécurité de l'information, doit être assurée dans toutes les conditions de vol prévisibles pour la durée d'exploitation de l'aéronef. La conformité avec l'ensemble des exigences doit être démontrée au moyen d'évaluations ou d'analyses, étayées, le cas échéant, par des essais.

1.1 Structures et matériaux

1.1.1 L'intégrité de la structure doit être assurée pour toute l'enveloppe opérationnelle de l'aéronef, y compris de son système de propulsion, et suffisamment au-delà, et maintenue pendant la durée d'exploitation de l'aéronef.

1.1.2. Toutes les pièces de l'aéronef dont la défaillance pourrait réduire l'intégrité structurelle doivent répondre aux conditions ci-après sans déformation ou défaillance préjudiciable. Sont inclus tous les éléments de masse significative et leurs dispositifs de fixation.

a) Toutes les combinaisons de charge susceptibles de survenir dans les limites des poids, de la gamme de centrage, de l'enveloppe opérationnelle et de la durée d'exploitation de l'aéronef, et suffisamment au-delà de ces limites, doivent être envisagées. Cela inclut les charges dues à des rafales, à des manœuvres, à la pressurisation, aux surfaces mobiles, aux systèmes de contrôle et de propulsion tant en vol qu'au sol.

b) Il doit être tenu compte des charges et des défaillances probables dues à des atterrissages ou amerrissages d'urgence.

c) En fonction du type d'opération, les effets dynamiques doivent être couverts dans la réponse des structures à ces charges, en tenant compte de la taille et de la configuration de l'aéronef.

1.1.3. L'aéronef doit être exempt de toute instabilité aéroélastique et de vibrations excessives.

1.1.4. Les procédés de production et les matériaux utilisés pour la construction de l'aéronef doivent se traduire par des propriétés structurelles connues et reproductibles. Tout changement des performances du matériau lié à l'environnement opérationnel doit être justifié.

1.1.5. Il convient de s'assurer, dans la mesure du possible, que les effets d'un effort cyclique, de la dégradation de l'environnement, des dommages accidentels ou provenant d'une source discrète ne ramènent pas l'intégrité structurelle en dessous d'un niveau acceptable de résistance résiduelle. Toutes les instructions nécessaires pour assurer le maintien de la navigabilité à cet égard doivent être diffusées.

1.2. Propulsion

1.2.1 L'intégrité du système de propulsion (à savoir le moteur et, le cas échéant, les hélices) doit être démontrée dans toute l'enveloppe opérationnelle, et suffisamment au-delà, du système de propulsion et être maintenue pendant la durée d'utilisation du système de propulsion, en tenant compte du rôle du système de propulsion dans le concept global de sécurité de l'aéronef.

1.2.2. Le système de propulsion doit produire, dans les limites déclarées, la poussée ou la puissance demandée dans toutes les conditions de vol requises, compte tenu des effets et des conditions de l'environnement.

1.2.3. Le processus de production et les matériaux utilisés pour la construction du système de propulsion doivent se traduire par un comportement structurel connu et reproductible. Tout changement des performances du matériau lié à l'environnement opérationnel doit être justifié.

1.2.4. Les effets d'un effort cyclique, de la dégradation de l'environnement et du fonctionnement et les défaillances partielles susceptibles de se produire ultérieurement ne doivent pas ramener l'intégrité du système de propulsion en dessous de niveaux acceptables. Toutes les instructions nécessaires pour assurer le maintien de la navigabilité à cet égard doivent être diffusées.

1.2.5. Toutes les instructions, informations et exigences nécessaires pour assurer une interface correcte et sûre entre le système de propulsion et l'aéronef doivent être diffusées.

1.3. **Systèmes et équipements (autres que les équipements non fixes)**

1.3.1. L'aéronef ne doit pas présenter de caractéristiques ou de détails de conception dont l'expérience a montré qu'ils étaient dangereux.

1.3.2. L'aéronef, y compris les systèmes et équipements nécessaires pour l'évaluation de la conception de type, ou au titre des règles d'exploitation, doit fonctionner comme prévu dans toutes les conditions d'exploitation prévisibles dans toute l'enveloppe opérationnelle de l'aéronef et suffisamment au-delà, en tenant dûment compte de l'environnement opérationnel du système ou de l'équipement. Les autres systèmes ou équipements qui ne sont pas exigés pour la certification de type ou au titre des règles d'exploitation, qu'ils fonctionnent de manière satisfaisante ou non, ne doivent pas diminuer la sécurité et ne doivent pas compromettre le bon fonctionnement de tout autre système ou équipement. Les systèmes et équipements doivent pouvoir être utilisés sans nécessiter de compétence ou force exceptionnelles.

1.3.3. Les systèmes et équipements de l'aéronef, pris séparément et en liaison les uns avec les autres, doivent être conçus de telle manière qu'une seule défaillance dont il n'est pas démontré qu'elle est extrêmement improbable n'entraîne pas une situation de défaillance catastrophique, et la probabilité d'une situation de défaillance doit être inversement proportionnelle à la gravité de ses effets sur l'aéronef et ses occupants. S'agissant du critère de la défaillance unique ci-dessus, il est admis qu'il faut tenir dûment compte de la taille et de la configuration globale de l'aéronef et qu'il peut en découler que certaines pièces et certains systèmes des hélicoptères et des avions de petite taille ne satisfont pas à ce critère.

1.3.4. Les informations nécessaires pour le bon déroulement du vol et les informations relatives aux conditions pouvant compromettre la sécurité doivent être fournies à l'équipage ou au personnel de maintenance, selon le cas, d'une manière claire, cohérente et non ambiguë. Les systèmes, équipements et dispositifs de contrôle, y compris les indications et les annonces, doivent être conçus et placés de manière à minimiser les erreurs qui pourraient contribuer à l'apparition de dangers.

1.3.5. Des précautions de conception doivent être prises pour minimiser les dangers résultants, pour l'aéronef et ses occupants, de menaces raisonnablement probables, et notamment de menaces relatives à la sécurité de l'information, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'aéronef, y compris la protection contre le risque d'une défaillance grave ou d'une rupture d'un équipement non fixe.

1.4. **Équipements non fixes**

1.4.1. Les équipements non fixes doivent remplir leur fonction de sécurité ou leur fonction liée à la sécurité comme prévu dans toutes les conditions d'utilisation prévisibles, à moins que cette fonction puisse également être exercée par d'autres moyens.

1.4.2. Les équipements non fixes doivent pouvoir être utilisés sans nécessiter de compétence ou force exceptionnelles. Les équipements non fixes, qu'ils fonctionnent de manière satisfaisante ou non, ne doivent pas diminuer la sécurité ni compromettre le bon fonctionnement de tout autre équipement, système ou dispositif.

1.5. **Maintien de la navigabilité**

1.5.1. Tous les documents nécessaires, y compris les instructions relatives au maintien de la navigabilité, doivent être établis et mis à disposition pour garantir que la norme de navigabilité liée au type d'aéronef et à toute partie associée est maintenue pendant toute la durée d'exploitation de l'aéronef.

1.5.2. Il faut prévoir les moyens permettant d'inspecter, de régler, de lubrifier, de retirer ou de remplacer toute pièce et équipement non fixe si cela s'avère nécessaire pour assurer le maintien de la navigabilité.

1.5.3. Les instructions relatives au maintien de la navigabilité doivent se présenter sous la forme d'un ou de plusieurs manuels, selon qu'il conviendra, en fonction du volume d'informations à fournir. Les manuels doivent contenir les instructions de maintenance et de réparation, les informations concernant l'entretien, les procédures de diagnostic et d'inspection et se présenter dans un format permettant une utilisation facile.

1.5.4. Les instructions relatives au maintien de la navigabilité doivent contenir des limitations de navigabilité précisant chaque date de remplacement obligatoire, les intervalles d'inspection obligatoires, et les procédures d'inspection obligatoires y afférentes.

2. **ASPECTS DU FONCTIONNEMENT D'UN PRODUIT LIÉS À LA NAVIGABILITÉ**

3.1. Il faut démontrer que les éléments ci-après ont été pris en considération pour assurer la sécurité des personnes à bord de l'aéronef ou au sol pendant le

fonctionnement du produit.

a) Les types d'exploitation pour lesquels l'aéronef est agréé doivent être déterminés et les restrictions et informations nécessaires pour assurer l'exploitation en toute sécurité, y compris les limitations et performances environnementales, doivent être établies.

b) L'aéronef doit pouvoir être contrôlé et manœuvré en toute sécurité dans toutes les conditions d'exploitation prévisibles, y compris après la défaillance d'un ou, le cas échéant, de plusieurs systèmes de propulsion, en tenant compte de la taille et de la configuration de l'aéronef. Il faut tenir dûment compte de la force du pilote, de l'environnement du poste de pilotage, de la charge de travail du pilote et d'autres facteurs humains, ainsi que de la phase de vol et de sa durée.

c) Il doit être possible de passer sans heurts d'une phase de vol à une autre sans que cela implique en matière de pilotage une compétence, une vigilance, une force ou une charge de travail exceptionnel dans toutes les conditions d'exploitation susceptibles de se présenter.

d) L'aéronef doit présenter une stabilité telle que les exigences imposées au pilote ne soient pas excessives compte tenu de la phase de vol et de sa durée.

e) Il faut établir des procédures pour les exploitations normales, les défaillances et les situations d'urgence.

f) Il faut prévoir des alarmes ou autres signaux dissuasifs pour empêcher le dépassement de l'enveloppe de vol normale, en fonction du type d'aéronef.

g) Les caractéristiques de l'aéronef et de ses systèmes doivent permettre de rétablir la situation en toute sécurité à partir des conditions extrêmes de l'enveloppe de vol qui peuvent être rencontrées.

3.2. Les limitations opérationnelles et les autres informations nécessaires pour assurer l'exploitation en toute sécurité doivent être portées à la connaissance des membres de l'équipage.

3.3. Le fonctionnement des produits doit être protégé contre les dangers résultant de conditions externes et internes défavorables, y compris les conditions environnementales.

a) En particulier, et en fonction du type d'opération, aucune situation d'insécurité ne doit résulter de l'exposition à des phénomènes tels que (cette énumération n'étant pas exhaustive) : mauvaises conditions météorologiques, foudre, impact d'oiseau, champ de rayonnement de haute fréquence, ozone, etc., qui sont raisonnablement susceptibles de survenir lors du fonctionnement du produit, en tenant compte de la taille et de la configuration de l'aéronef.

b) Les compartiments de cabine, en fonction du type d'opération, doivent garantir aux passagers des conditions de transport adéquates et une protection appropriée contre tout danger prévisible arrivant lors des opérations en vol ou résultant des situations d'urgence, y compris le feu, la fumée, les gaz toxiques et les risques de décompression rapide, en tenant compte de la taille et de la configuration de l'aéronef. Des dispositions doivent être prises pour donner aux occupants des chances raisonnables d'éviter des blessures graves et d'évacuer rapidement l'aéronef et pour les protéger contre l'effet des forces de décélération en cas d'atterrissage ou d'amerrissage d'urgence. Une signalisation et des annonces claires et sans ambiguïté doivent être prévues, au besoin, pour informer les occupants concernant les comportements de maintien de la sécurité ainsi que l'emplacement et l'utilisation correcte des équipements de sécurité. Les équipements de sécurité nécessaires doivent être facilement accessibles.

c) Les postes d'équipage, en fonction du type d'opération, doivent être conçus de manière à faciliter les opérations en vol, et notamment à permettre une prise de conscience des différentes situations, ainsi que la gestion de toute situation prévisible et situation d'urgence. L'environnement des postes d'équipage ne doit pas compromettre la capacité de l'équipage de s'acquitter de sa mission et leur conception doit permettre d'éviter toute atteinte à l'intégrité en cours d'opération ainsi que toute manœuvre incorrecte des commandes.

3. ORGANISMES (Y COMPRIS LES PERSONNES PHYSIQUES) ENGAGÉS DANS UNE ACTIVITÉ DE CONCEPTION DE PRODUCTION, DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ OU DE MAINTENANCE

En fonction du type d'activité, un certificat d'organisme doit être délivré lorsque les conditions ci-après sont remplies :

a) l'organisme doit disposer de tous les moyens nécessaires

pour assumer l'ensemble de ses tâches. Ces moyens sont notamment les suivants, cette liste n'étant pas exhaustive : installations, personnel, équipement, outils et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage ;

b) en fonction du type d'activité entreprise et de la taille de l'organisme, ce dernier doit mettre en œuvre et entretenir un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe ; assurer la gestion des risques pour la sécurité et veiller à l'amélioration constante de ce système ;

c) l'organisme doit prendre des dispositions avec d'autres organismes compétents, au besoin, pour garantir en permanence la conformité avec les exigences essentielles en matière de navigabilité énoncées dans la présente annexe ;

d) l'organisme doit établir un système de comptes rendus d'événements dans le cadre du système de gestion visé au point b) et des dispositions prévues au point c), afin de contribuer à l'amélioration constante de la sécurité. Le système de comptes rendus d'événements doit être conforme au droit de la Communauté applicable.

1.1 Les conditions énumérées aux points 3.1.c) et 3.1.d) ne s'appliquent pas dans le cas des organismes chargés de la formation à la maintenance.

1.2 Les personnes physiques engagées dans une activité de maintenance doivent acquérir et entretenir un niveau de connaissances théoriques, de compétences pratiques et d'expérience adapté à ce type d'activité.

ANNEXE III - EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES À LA COMPATIBILITÉ ENVIRONNEMENTALE EN CE QUI CONCERNE LES PRODUITS

1. Les produits doivent être conçus de manière à minimiser le bruit autant que possible, en tenant compte du point 4.
2. Les produits doivent être conçus de manière à minimiser les émissions autant que possible, en tenant compte du point 4.
3. Les produits doivent être conçus de manière à minimiser les émissions résultant de l'évaporation ou des rejets de fluides, en tenant compte du point 4.
4. Les compromis à trouver entre les mesures de conception destinées à minimiser le bruit, les différents types d'émissions et les rejets de fluides doivent être pris en compte.
5. L'éventail complet des conditions d'exploitation et des zones géographiques dans lesquelles le bruit et les émissions des aéronefs sont importants doit être pris en considération lorsque ce bruit et ses émissions sont minimisés.
6. Les systèmes et équipements à bord de l'aéronef qui sont nécessaires pour des raisons de protection de l'environnement doivent être conçus, fabriqués et entretenus de manière à fonctionner comme prévu dans toutes les conditions d'exploitation prévisibles. Leur fiabilité doit être adéquate au regard de leur incidence escomptée sur la compatibilité environnementale du produit.
7. Les instructions, procédures, ressources, manuels, limitations et inspections nécessaires pour garantir le maintien de la conformité d'un produit aéronautique avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe doivent être établis et fournis aux utilisateurs de manière claire.
8. Les organismes intervenant dans la conception, la production et la maintenance des produits aéronautiques doivent :

   a) disposer de tous les moyens nécessaires pour garantir la conformité d'un produit aéronautique avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe ; et

   b) prendre des dispositions avec d'autres organismes compétents, au besoin, pour garantir la conformité d'un produit aéronautique avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe.

ANNEXE IV - EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES AU PERSONNEL NAVIGANT

1. FORMATION DES PILOTES

1.1. Généralités

Toute personne qui entreprend une formation en vue de piloter un aéronef doit posséder un niveau d'éducation et des aptitudes physiques et mentales suffisants pour acquérir, mémoriser et démontrer qu'elle possède les connaissances théoriques et les compétences pratiques nécessaires.

1.2. Connaissances théoriques

Un pilote doit acquérir et entretenir un niveau de connaissances correspondant aux fonctions exercées à bord de l'aéronef et proportionnel aux risques liés au type d'activité concerné. Ces connaissances doivent couvrir au moins les aspects suivants :

a) droit aérien ;

b) connaissance générale des aéronefs ;

c) sujets techniques relatifs à la catégorie de l'aéronef ;

d) préparation au vol et performances ;

e) performances et limites humaines ;

f) météorologie ;

g) navigation ;

h) procédures opérationnelles, dont la gestion des ressources ;

i) principes de vol ;

j) communications ; et

k) compétences à caractère non technique, dont la détection et la gestion des menaces et des erreurs.

1.3. **Démonstration et maintien des connaissances théoriques**

1.3.1. L'acquisition et la mémorisation des connaissances théoriques doivent être démontrées par l'évaluation continue pendant la formation et, le cas échéant, par des examens.

1.3.2. Un niveau approprié de connaissances théoriques doit être maintenu. Le respect de cette exigence doit être démontré par des évaluations, des examens, des tests ou des contrôles réguliers. La fréquence des examens, tests ou contrôles doit être proportionnée au niveau de risque lié à l'activité.

1.4. Compétences pratiques

Un pilote doit acquérir et entretenir les compétences pratiques nécessaires à l'exercice de ses fonctions à bord d'un aéronef. Ces compétences doivent être proportionnées aux risques liés au type d'activité et couvrir, si cela est approprié aux fonctions exercées à bord de l'aéronef, les éléments suivants :

a) activités avant le vol et en vol, notamment les performances de l'aéronef, les calculs de masse et de centrage, l'inspection et l'entretien courant des aéronefs, la gestion du carburant/de l'énergie, l'appréciation des conditions météorologiques, la planification du trajet, les restrictions de l'espace aérien et la disponibilité des pistes ;

b) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome ;

c) précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;

d) pilotage de l'aéronef au moyen de repères visuels extérieurs ;

e) manœuvres en vol, y compris en situation critique, et manœuvres de rétablissement associées, dans la mesure des possibilités techniques ;

f) décollages et atterrissages normaux et par vent de travers;

g) vol avec référence aux seuls instruments, en rapport avec le type d'activité ;

h) procédures opérationnelles, y compris le travail en équipage et la gestion des ressources, en rapport avec le type d'opération, qu'elle soit mono pilote ou en équipage multiple ;

i) navigation et mise en œuvre des règles de l'air et des procédures associées, avec utilisation, selon le cas, de repères visuels ou d'aides à la navigation ;

j) exploitation en situation anormale et d'urgence, y compris la simulation de mauvais fonctionnements des équipements de l'aéronef ;

k) respect des procédures des services de la circulation aérienne et des procédures de communications ;

l) aspects spécifiques propres aux différents types ou classes d'aéronefs ;

m) formation pratique additionnelle pouvant être requise pour réduire les risques liés à des activités spécifiques ; et les compétences à caractère non technique, y compris celles relatives à la détection et à la gestion des menaces et des erreurs, à l'aide de méthodes d'évaluation appropriées, en liaison avec l'évaluation des compétences techniques.

1.5. **Démonstration et maintien des compétences Pratiques**

1.5.1. Un pilote doit démontrer qu'il est capable d'exécuter les procédures et manœuvres avec un degré de compétence correspondant aux fonctions exercées à bord de l'aéronef :

a) en respectant les limitations opérationnelles de l'aéronef ;

b) en faisant preuve d'un jugement sûr et de qualités d'aviateur ;

c) en appliquant les connaissances aéronautiques ;

d) en conservant la maîtrise de l'aéronef à tout instant de manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre soit assurée ; et

e) en appliquant les compétences à caractère non technique, y compris celles relatives à la détection et à la gestion des menaces et des erreurs, à l'aide de méthodes d'évaluation appropriées, en liaison avec l'évaluation des compétences techniques.

1.5.2. Un niveau approprié de compétences relatif aux aptitudes pratiques doit être maintenu. Le respect de cette exigence doit être démontré par des évaluations, des examens, des tests ou des contrôles réguliers. La fréquence des examens, tests ou contrôles est proportionnée au niveau de risque lié à l'activité.

1.6. Compétences linguistiques

Un pilote doit posséder un niveau de compétences linguistiques adapté à l'exercice de ses fonctions à bord de l'aéronef. Ces compétences incluent :

a) la capacité à comprendre les documents d'information météorologique ;

b) l'utilisation des cartes aéronautiques de vol en route, de départ et d'approche et des documents associés d'informations aéronautiques, et

c) la capacité à communiquer avec les autres membres de l'équipage et les services de la circulation aérienne pendant toutes les phases du vol, y compris la préparation du vol, dans la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques effectuées pendant le vol.

1.7. Simulateurs d'entraînement au vol

Lorsqu'un simulateur d'entraînement au vol est utilisé pour la formation ou pour démontrer que les compétences pratiques ont été acquises ou sont maintenues, ce simulateur doit atteindre un niveau donné de performance dans les domaines se rapportant à l'exécution de la tâche concernée. En particulier, la reproduction de la configuration, des qualités de vol, des performances de l'aéronef et du comportement des systèmes doit représenter l'aéronef de façon adéquate.

1.8. Programme de formation

1.8.1. La formation doit être dispensée dans le cadre d'un programme de formation.

1.8.2. Un programme de formation doit satisfaire aux conditions suivantes :

d) un programme d'étude doit être établi pour chaque type de cours, et

e) le programme de formation doit être réparti entre enseignement théorique et instruction pratique au pilotage (y compris sur outil de simulation), le cas échéant.

1.9. Instructeurs

1.9.1. Instruction théorique

L'instruction théorique doit être dispensée par des instructeurs dûment qualifiés. Ils doivent :

a) posséder les connaissances requises dans le domaine de l'instruction dispensée, et

b) être en mesure d'utiliser les techniques d'instruction appropriées.

1.9.2. Instruction au pilotage en vol et en vol simulé

L'instruction au pilotage en vol et en vol simulé doit être dispensée par des instructeurs dûment qualifiés qui répondent aux exigences suivantes :

a) satisfaire aux exigences en matière de connaissances théoriques et d'expérience requises pour l'instruction dispensée ;

b) être capable d'utiliser les techniques d'instruction appropriées ;

c) avoir pratiqué les techniques d'instruction relatives aux manœuvres et procédures de vol destinées à fournir une instruction au pilotage ;

d) avoir démontré leur capacité à enseigner dans les domaines où l'instruction au pilotage doit être dispensée, y compris l'instruction concernant les procédures avant le vol, après le vol et au sol, et

e) suivre régulièrement des formations de remise à niveau pour assurer l'actualisation du niveau de l'instruction.

Les instructeurs de vol procédant à une activité de formation dans un aéronef doivent également être habilités àremplir les fonctions de commandants de bord des aéronefs pour lesquels la formation est dispensée, sauf en ce qui concerne la formation aux nouveaux types d'aéronefs.

1.10. Examinateurs

Les responsables de l'évaluation de l'aptitude des pilotes doivent :

a) satisfaire aux exigences concernant les instructeurs de vol ou les instructeurs sur simulateur de vol, et

b) être capables d'évaluer les performances des pilotes et d'effectuer des tests et des contrôles en vol.

2. EXIGENCES RELATIVES À L'EXPÉRIENCE — PILOTES

Toute personne intervenant comme membre d'un équipage de conduite, instructeur ou examinateur doit acquérir et entretenir une expérience suffisante pour les fonctions exercées, sauf si les actes d'exécution, adoptés sur la base du présent règlement, prévoient que ses compétences doivent être démontrées conformément au point 1.5.

3. APTITUDE MÉDICALE — PILOTES

3.1. Critères médicaux

3.1.1. Tout pilote doit démontrer périodiquement son aptitude médicale à remplir de manière satisfaisante ses fonctions, compte tenu du type d'activité qu'il exerce. Cette aptitude doit être établie par une évaluation appropriée fondée sur les meilleures pratiques de médecine aéronautiques, compte tenu du type d'activité et de l'éventuelle dégradation mentale et physique due à l'âge.

L'aptitude médicale, qui recouvre l'aptitude physique et

l'aptitude mentale, signifie que le pilote est indemne de toute affection et de tout handicap le rendant incapable :

a) d'exécuter les tâches nécessaires au pilotage d'un aéronef ;

b) de remplir à tout moment les fonctions qui lui sont assignées, ou

c) de percevoir correctement son environnement.

3.1.2. Lorsque l'aptitude médicale n'est pas pleinement démontrée, des mesures correctives assurant une sécurité de vol équivalente peuvent être mises en œuvre.

3.2. **Examinateurs de médecine aéronautiques Un examinateur de médecine aéronautique doit :**

a) être admis à l'exercice légal de la médecine ;

b) avoir reçu une formation en médecine aéronautique et suivre régulièrement des formations de remise à niveau en médecine aéronautique pour maintenir les critères d'évaluation à jour, et avoir acquis une connaissance et une expérience pratiques concernant les conditions dans lesquelles les pilotes exercent leurs fonctions.

3.3. **Centres de médecine aéronautiques**

Un centre de médecine aéronautique doit satisfaire aux conditions suivantes :

a) disposer de tous les moyens nécessaires pour assumer l'ensemble des responsabilités liées à ses prérogatives. Ces moyens sont notamment les suivants, cette liste n'étant pas exhaustive : installations, personnel, équipement, outils et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage ;

b) en fonction du type d'activité entreprise et de la taille de l'organisme, mettre en œuvre et entretenir un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe, assurer la gestion des risques pour la sécurité et veiller à l'amélioration constante de ce système, et

c) prendre des dispositions avec d'autres organismes compétents, au besoin, pour garantir en permanence la conformité avec les exigences.

4. MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CABINE

4.1. Généralités

Les membres d'équipage de cabine :

a) doivent suivre régulièrement des formations pour atteindre et maintenir le niveau de compétences requis pour exécuter les tâches de sécurité qui leur sont assignées, et ces compétences doivent être régulièrement contrôlées, et

b) leur aptitude médicale doit être régulièrement contrôlée, afin de s'assurer qu'ils sont en mesure d'exécuter de manière sûre les tâches de sécurité qui leur sont assignées. Le respect de cette exigence est démontré dans le cadre d'un examen approprié fondé sur les meilleures pratiques de médecine aéronautiques.

4.2. Programme de formation

4.2.1. Si le type d'opération ou de prérogatives le justifie, la formation doit être acquise au moyen d'un programme de formation.

4.2.2. Un programme de formation doit satisfaire aux conditions suivantes :

a) un programme d'étude doit être établi pour chaque type de cours, et le programme de formation doit être réparti entre enseignement théorique et instruction pratique (y compris sur outil de simulation), le cas échéant.

4.3. Instructeurs des membres d'équipage de cabine

L'instruction doit être dispensée par des instructeurs dûment qualifiés. Ces instructeurs doivent :

a) posséder les connaissances requises dans le domaine de l'instruction dispensée ;

b) être en mesure d'utiliser les techniques d'instruction appropriées, et

c) suivre régulièrement des formations de remise à niveau pour entretenir le niveau de l'instruction.

4.4. Examinateurs d'équipage de cabine

Les personnes chargées de l'examen des membres d'équipage de cabine doivent :

a) satisfaire aux exigences concernant les instructeurs des membres d'équipage de cabine, et

b) être capables d'évaluer les performances des membres d'équipage de cabine et de réaliser les examens.

5. ORGANISMES DE FORMATION

Un organisme de formation dispensant une formation de pilote ou de membres d'équipage de cabine doit satisfaire aux exigences suivantes :

a) disposer de tous les moyens nécessaires pour assumer l'ensemble des responsabilités liées à son activité. Ces moyens sont notamment les suivants, cette liste n'étant pas exhaustive : installations, personnel, équipement, outils et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données perti-

nentes et archivage ;

b) en fonction du type de formation dispensée et de la taille de l'organisme, mettre en œuvre et entretenir un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe, assurer la gestion des risques pour la sécurité, y compris les risques liés à la dégradation du niveau de formation, et veiller à l'amélioration constante de ce système, et

c) prendre des dispositions avec d'autres organismes compétents, au besoin, pour garantir en permanence la conformité avec ces exigences.

ANNEXE V - EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES AUXOPÉRATIONS AÉRIENNES

1. GÉNÉRALITÉS

1.1. Un vol ne doit pas avoir lieu si les membres d'équipage et, selon le cas, tous les autres membres du personnel d'exploitation prenant part à sa préparation et à son exécution ne connaissent pas les lois, règlements et procédures régissant l'exécution de leurs tâches et applicables aux zones à traverser, aux aérodromes qu'il est prévu d'utiliser et aux installations de navigation aérienne connexes.

1.2. Un vol doit être exécuté conformément aux procédures opérationnelles prévues dans le manuel de vol ou, le cas échéant, dans le manuel d'exploitation pour la préparation et l'exécution du vol.

1.3. Avant tout vol, les rôles et les tâches de chacun des membres de l'équipage doivent être définis. Le pilote commandant de bord est responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef et de la sécurité de tous les membres d'équipage, des passagers et du fret transporté.

1.4. Les produits ou substances pouvant constituer un risque significatif pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement, comme les marchandises dangereuses, les armes et les munitions, ne doivent pas être transportés par aéronef, sauf si des procédures et instructions spécifiques de sécurité sont appliquées pour réduire les risques qui y sont liés.

1.5. Tous les documents, données, comptes rendus et informations nécessaires pour établir le respect des conditions énoncées au point 5.3 doivent être conservés pour chaque vol et tenus à disposition et protégés contre les modifications non autorisées pendant une période minimale compatible avec le type d'opération.

2. PRÉPARATION DU VOL

Un vol ne peut débuter qu'après vérification, par les moyens raisonnables disponibles, que toutes les conditions ci-après sont remplies :

a) Les installations directement nécessaires au vol et à l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef, notamment les installations de communication et les aides à la navigation, sont disponibles pour l'exécution du vol, compte tenu de la documentation des services d'information aéronautiques disponible.

b) L'équipage doit connaître l'emplacement et le mode d'emploi des équipements de secours et ces informations doivent être communiquées aux passagers. L'équipage et les passagers doivent disposer d'informations suffisantes, en rapport avec l'exploitation et spécifiques aux équipements installés, sur les procédures d'urgence et sur l'utilisation des équipements de sécurité de la cabine.

c) Le commandant de bord doit vérifier :

i) que l'aéronef satisfait aux conditions de navigabilité indiquées au point 6 ;

ii) le cas échéant, que l'aéronef est dûment immatriculé et que les certificats répondant à cette exigence sont à bord de l'aéronef ;

iii) que les instruments et les équipements visés au point 5 et requis pour l'exécution du vol sont installés à bord de l'aéronef et fonctionnent correctement, sauf si dispense par la LME applicable ou par un document équivalent ;

iv) que la masse de l'aéronef et son centre de gravité sont tels que le vol peut être exécuté dans les limites prescrites par la documentation en matière de navigabilité ;

v) que l'ensemble des bagages de cabine, bagages à main et fret est correctement chargé et arrimé, et

vi) que les limitations opérationnelles de l'aéronef indiquées au point 4 ne seront dépassées à aucun moment du vol.

d) Les informations concernant les conditions météorologiques à l'aérodrome de départ, de destination et, le cas échéant, de dégagement, ainsi que les conditions en route, doivent être à la disposition des équipages de conduite. Une attention particulière doit être accordée aux conditions atmosphériques potentiellement dangereuses.

e) Des mesures correctives ou des plans d'urgence appro-

priés doivent être prévus pour faire face aux conditions atmosphériques potentiellement dangereuses qui sont susceptibles d'être rencontrées en vol.

f) Pour les vols effectués selon les règles de navigation à vue, les conditions météorologiques sur le trajet qui sera emprunté doivent être de nature à permettre le respect de ces règles. Pour les vols effectués selon les règles de navigation aux instruments, un aérodrome de destination et, s'il y a lieu, un ou des aérodromes de dégagement où l'aéronef peut atterrir doivent être sélectionnés, compte tenu, en particulier, des prévisions météorologiques, des disponibilités en services de navigation aérienne, des disponibilités en installations au sol et des procédures de navigation aux instruments approuvées par l'État dans lequel se situe l'aérodrome de destination ou l'aérodrome de dégagement.

g) La quantité embarquée de carburant/d'énergie de propulsion et de consommables doit être suffisante pour garantir que le vol prévu pourra être exécuté en toute sécurité, compte tenu des conditions météorologiques, de tout élément modifiant les performances de l'aéronef et de tout retards attendus pendant le vol. En outre, une réserve de carburant/d'énergie doit être prévue pour parer à toute éventualité. Des procédures de gestion en vol du carburant/de l'énergie doivent être mises en place s'il y a lieu.

3. **EXPLOITATION**

Pour ce qui concerne les exploitations, toutes les conditions ci-après doivent être respectées :

a) si nécessaire compte tenu du type d'aéronef, pendant le décollage et l'atterrissage, et chaque fois que le pilote commandant de bord le juge nécessaire dans un souci de sécurité, chaque membre d'équipage doit être assis à son poste et utiliser les systèmes de retenue existants ;

b) si nécessaire compte tenu du type d'aéronef, tous les membres de l'équipage devant être en service dans le poste de pilotage doivent être à leur poste et y rester, avec leur ceinture de sécurité attachée, sauf en route en cas de nécessités physiologiques ou opérationnelles ;

c) si nécessaire compte tenu du type d'aéronef et du type d'opération, avant le décollage et l'atterrissage, pendant la circulation au sol et lorsqu'il le juge nécessaire dans un souci de sécurité, le pilote commandant de bord doit veiller à ce que chaque passager soit correctement assis et attaché ;

d) un vol doit être effectué de telle manière qu'une séparation appropriée avec les autres aéronefs soit maintenue et qu'une marge adéquate de franchissement d'obstacles soit assurée pendant toutes les phases du vol. Cette séparation doit être au moins égale à celle exigée par les règles de l'air applicables, en fonction du type d'opération ;

e) un vol ne doit être poursuivi que si l'on sait que les conditions demeureront au moins équivalentes à celles indiquées au point 2. En outre, pour tout vol effectué selon les règles de la navigation aux instruments, la manœuvre d'approche d'un aérodrome ne doit pas être poursuivie au-dessous de certaines altitudes spécifiées ou au-delà d'une certaine position, si les critères de visibilité prescrits ne sont pas satisfaits ;

f) en cas d'urgence, le pilote commandant de bord doit veiller à ce que tous les passagers soient informés de toute mesure d'urgence éventuellement requise ;

g) le pilote commandant de bord doit prendre toutes les mesures nécessaires pour minimiser les conséquences sur le vol de tout comportement perturbateur de la part d'un passager ;

h) un aéronef ne doit circuler sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, ou son rotor ne doit être mis en route, que si la personne qui est aux commandes possède les compétences requises ;

i) s'il y a lieu, les procédures applicables de gestion du carburant/de l'énergie en vol doivent être mises en œuvre.

4. **PERFORMANCES ET LIMITATIONS OPÉRATIONNELLES DES AÉRONEFS**

4.1. Un aéronef doit être exploité conformément à sa documentation de navigabilité et à toutes les procédures et limitations opérationnelles applicables indiquées dans son manuel de vol approuvé ou toute documentation équivalente, selon le cas. Le manuel de vol ou la documentation équivalente doivent être à la disposition de l'équipage et tenus à jour pour chaque aéronef.

4.2. Nonobstant le point 4.1, pour l'exploitation d'hélicoptères, un vol momentané dans les limites de l'enveloppe « hauteur-vitesse » peut être autorisé, à condition que la sécurité soit assurée.

4.3. L'aéronef doit être exploité conformément à la documentation applicable en matière d'environnement.

4.4. Un vol ne peut débuter ou être poursuivi que si les performances prévues de l'aéronef, compte tenu de tous les facteurs qui ont une incidence significative sur son niveau de performance, permettent d'exécuter toutes les phases du vol dans les limites de distance/zone et de franchissement d'obstacles applicables pour la masse d'exploitation prévue. Les facteurs de performance qui ont une incidence significative sur le

décollage, le vol en route et l'approche/ l'atterrissage sont, en particulier :

a) les procédures opérationnelles ;

b) b)l'altitude-pression de l'aérodrome ;

c) les conditions climatiques (température, vent, précipitation et portée visuelle) ;

d) la taille, la pente et les conditions de la zone de décollage/atterrissage, et

e) l'état de la cellule, du groupe moteur ou des systèmes, compte tenu d'éventuelles détériorations.

Ces facteurs doivent être pris en compte directement en tant que paramètres opérationnels, ou indirectement, par l'application de tolérances ou de marges qui peuvent être prévues dans la programmation des données de performance, en fonction du type d'exploitation.

5. INSTRUMENTS, DONNÉES ET ÉQUIPEMENTS

5.1. Un aéronef doit être pourvu de tous les équipements de navigation, de communication et autres nécessaires pour le vol prévu, compte tenu de la réglementation relative à la circulation aérienne et des règles de l'air applicables pendant toutes les phases du vol.

5.2. Le cas échéant, un aéronef doit être pourvu de tous les équipements de sécurité, de soins médicaux, d'évacuation et de survie nécessaires, compte tenu des risques liés aux zones où le vol se déroule, aux routes empruntées, à l'altitude du vol et à sa durée.

5.3. Toutes les données nécessaires à l'exécution du vol par l'équipage doivent être mises à jour et se trouver à bord de l'aéronef, conformément à la réglementation relative à la circulation aérienne et aux règles de l'air applicables, et compte tenu de l'altitude du vol et des zones dans lesquelles il se déroule.

6. MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ ET COMPATIBILITÉ ENVIRONNEMENTALE DES PRODUITS

6.1. Un aéronef ne peut être utilisé que lorsque les conditions suivantes sont remplies :

a) l'aéronef satisfait aux conditions de navigabilité et peut être exploité de manière sûre et dans le respect de l'environnement ;

b) les équipements opérationnels et d'urgence nécessaires à l'exécution du vol prévu sont en état de fonctionner ;

c) le document de navigabilité et, le cas échéant, le certificat acoustique de l'aéronef sont valides, et

d) l'aéronef est entretenu conformément aux exigences applicables.

6.2. Avant chaque vol ou avant une série de vols consécutifs, l'aéronef doit faire l'objet d'une visite pré vol, afin de déterminer s'il est en état d'effectuer le vol prévu.

6.3. Un aéronef ne peut être utilisé que s'il est remis en service après entretien par des personnes ou des organismes qualifiés. Le document de remise en service signé doit décrire en particulier les principales tâches de maintenance effectuées.

6.4. Les documents nécessaires pour prouver l'état de navigabilité et de compatibilité environnementale de l'aéronef doivent être conservés et protégés contre les modifications non autorisées pendant la période correspondant aux exigences applicables en matière de maintien de la navigabilité, jusqu'à ce que les informations qu'ils contiennent soient remplacées par de nouvelles informations équivalentes quant à leur objet et à leur degré de précision, et en tout cas pendant au moins 24 mois.

6.5. Toutes les modifications et réparations doivent être conformes aux exigences essentielles de navigabilité et, le cas échéant, de compatibilité environnementale des produits. Les données justificatives démontrant la conformité avec les exigences de navigabilité et de compatibilité environnementale des produits doivent être conservées et protégées contre les modifications non autorisées.

6.6. Il est de la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs de veiller à ce que ses exigences en matière de sûreté et de sécurité soient respectées lorsque la maintenance est exécutée par un tiers.

7. MEMBRES D'ÉQUIPAGE

7.1. Le nombre de membres d'équipage et la composition de l'équipage doivent être déterminés en prenant en compte :

a) les restrictions de certification de l'aéronef et, le cas échéant, la démonstration d'évacuation d'urgence qui lui est applicable ;

b) la configuration de l'aéronef, et

c) le type et la durée de l'exploitation.

7.2. Le pilote commandant de bord doit avoir l'autorité pour donner tous les ordres nécessaires et à prendre toutes les mesures qui s'imposent afin de garantir l'exploitation et la sécurité de l'aéronef ainsi que la sécurité des personnes et/ou des biens transportés.

7.3. En cas de situation d'urgence mettant en danger l'exploitation ou la sécurité de l'aéronef et/ou la sécurité des personnes se trouvant à bord, le pilote commandant de bord doit prendre toute mesure qu'il juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité. Lorsque ces mesures impliquent une violation des réglementations ou procédures locales, le pilote commandant de bord a la responsabilité d'en aviser les autorités locales compétentes dans les plus brefs délais.

7.4. Sans préjudice du point 8.12, lorsque d'autres personnes sont transportées à bord, une simulation de situation d'urgence ou anormale ne peut avoir lieu qu'à condition que ces personnes en aient été dûment informées et soient conscientes des risques correspondants avant d'embarquer.

7.5. Aucun membre d'équipage ne doit laisser sa capacité d'exécution des tâches/de prise de décision se dégrader au point de mettre en danger la sécurité du vol à cause des effets de la fatigue, compte tenu notamment d'une accumulation de fatigue, du manque de sommeil, du nombre d'étapes réalisées, du travail de nuit ou des changements de fuseau horaire. Les périodes de repos doivent être suffisamment longues pour permettre aux membres d'équipage de surmonter les effets des services précédents et d'être bien reposés lorsque commence la période de service suivante.

7.6. Les membres d'équipage ne doivent pas exécuter les tâches qui leur sont assignées à bord d'un aéronef lorsqu'ils sont sous l'influence de psychotropes ou de l'alcool, ou inaptes du fait d'une blessure, de la fatigue, d'un traitement médical, d'une maladie ou d'autres causes similaires.

8. EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES OPÉRATIONS DE TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL ET AUTRES, SOUMISES À UNE EXIGENCE DE CERTIFICATION, EFFECTUÉES AU MOYEN D'AVIONS, D'HÉLICOP-TÈRES OU D'AÉRONEFS À ROTOR BASCULANT

8.1. L'exploitation ne peut être entreprise que si les conditions suivantes sont remplies :

a) l'exploitant d'aéronefs doit disposer, directement ou dans le cadre d'accords avec des tiers, des moyens nécessaires et en rapport avec l'importance et l'objet de l'exploitation. Ces moyens sont notamment les suivants : aéronefs, installations, structure d'encadrement, personnel, équipements, documentation relative aux tâches, aux responsabilités et aux procédures, accès aux données utiles et archivage, cette liste n'étant pas exhaustive ;

b) l'exploitant d'aéronefs ne doit employer que du personnel dûment qualifié et formé, et doit mettre en œuvre et tenir à jour les programmes de formation et de contrôle pour les membres d'équipage et les autres personnels concernés qui sont nécessaires pour que leurs certificats et qualifications soient à jour;

c) en fonction du type d'activité entreprise et de la taille de l'organisme, l'exploitant d'aéronefs doit mettre en œuvre et entretenir un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe, assurer la gestion des risques pour la sécurité et veiller à l'amélioration constante de ce système;

d) l'exploitant d'aéronefs doit établir un système de comptes rendus d'événements dans le cadre du système de gestion visée au point c), afin de contribuer à l'amélioration constante de la sécurité. Le système de comptes rendus d'événements doit être conforme au droit de la Communauté applicable.

8.2. L'exploitation doit répondre aux prescriptions d'un manuel d'exploitation de l'exploitant d'aéronefs. Ce manuel doit contenir toutes les instructions, informations et procédures nécessaires pour tous les aéronefs exploités et dont le personnel d'exploitation a besoin pour s'acquitter de ses tâches. Il doit indiquer les limitations applicables au temps de vol et aux périodes de service de vol ainsi que les périodes de repos des membres d'équipage. Le manuel d'exploitation et ses versions révisées doivent être conformes au manuel de vol approuvé et être modifiés si besoin est.

8.3. L'exploitant d'aéronefs doit mettre en place, s'il y a lieu, des procédures visant à réduire au minimum les conséquences sur la sécurité de l'exploitation de tout comportement perturbateur de la part d'un passager.

8.4. L'exploitant d'aéronefs doit élaborer et entretenir des programmes de sûreté adaptés aux aéronefs et au type d'exploitation, notamment :

a) la sûreté du poste de pilotage;

b) la liste de vérification pour la procédure de fouille de l'aéronef;

c) des programmes de formation, et

d) la protection des systèmes électroniques et

informatiques pour prévenir toute interférence et toute altération, délibérées ou non, de ces systèmes.

8.5. Lorsque des mesures de sûreté sont susceptibles de nuire à la sécurité de l'exploitation, les risques doivent être évalués et des procédures appropriées doivent être définies pour réduire les risques pour la sécurité; cela peut nécessiter l'utilisation d'équipements spécialisés.

8.6. L'exploitant d'aéronefs doit désigner un pilote comme commandant de bord parmi les membres de l'équipage de conduite.

8.7. Un système de gestion de la fatigue doit être utilisé pour aider à prévenir la fatigue. Ce système doit prévoir les temps de vol, les périodes de service de vol, les périodes de service et des périodes de repos adaptées, pour un vol ou pour une série de vols. Les limitations prévues par le système de gestion de la fatigue doivent tenir compte de tous les facteurs contribuant à la fatigue tels que, en particulier, le nombre d'étapes réalisées, le décalage horaire, le manque de sommeil, les perturbations des rythmes circadiens, le travail de nuit, les mises en place, l'accumulation de temps de service pendant une période donnée, le partage des tâches assignées entre les membres d'équipage, ainsi que le renforcement des équipages.

8.8. L'exploitant d'aéronefs doit veiller à ce que les tâches décrites au point 6.1 et celles décrites aux points 6.4 et 6.5 soient exécutées sous le contrôle d'un organisme responsable de la gestion du maintien de la navigabilité qui doit satisfaire aux exigences de l'annexe II, point 3.1, et de l'annexe III, points 7 et 8.

8.9. L'exploitant d'aéronefs doit veiller à ce que le document de remise en service requis au point 6.3 soit délivré par un organisme qualifié pour la maintenance des produits, pièces et équipements non fixes. Cet organisme doit satisfaire aux exigences de l'annexe II, point 3.1.

8.10. L'organisme visé au point 8.8 doit élaborer un manuel destiné à aider et à orienter le personnel concerné et décrivant toutes les procédures relatives au maintien de la navigabilité qu'il applique.

8.11. Un système de liste de vérification doit être prévu pour être utilisé, le cas échéant, par les membres d'équipage à toutes les étapes de l'exploitation de l'aéronef dans des conditions et situations normales, anormales et d'urgence. Des procédures doivent être établies pour toute situation d'urgence raisonnablement prévisible.

8.12. Aucune simulation de situation d'urgence ou anormale ne peut avoir lieu lorsque des passagers ou du fret sont transportés.

8.13. l'exploitant doit établir une LME ou un document équivalent, en prenant en compte ce qui suit:

a) le document doit prévoir l'exploitation de l'aéronef dans des conditions spécifiées, lorsque certains instruments, équipements ou fonctions ne fonctionnent pas au début de chaque vol;

b) un document doit être établi pour chaque aéronef, compte tenu des conditions d'exploitation et de maintenance propres à l'exploitant, et

c) la LME doit être fondée sur la liste minimale d'équipements de référence (LMER), si elle existe, et elle ne doit pas être moins restrictive que la LMER;

ANNEXE VI - EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES AUX ENTITÉS QUALIFIÉES

1. L'entité qualifiée, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les tâches de certification et de supervision ne doivent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la conception, la production, la commercialisation ou la maintenance des produits, pièces, équipements non fixes, constituants ou systèmes, ni dans leur exploitation, leur mise en service ou leur utilisation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre les organismes concernés et l'entité qualifiée.

Nonobstant le premier alinéa, un organisme créé dans le but de promouvoir l'aviation sportive ou de loisir est susceptible d'obtenir l'accréditation en tant qu'entité qualifiée pour autant qu'il démontre, à la satisfaction de l'autorité d'accréditation, qu'il a mise en place des mécanismes adéquats de prévention des conflits d'intérêts.

2. L'entité qualifiée et le personnel chargé des tâches de certification et de supervision doivent s'acquitter de leur mission avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus haute compétence technique possibles et ne doivent faire l'objet d'aucune pression ni incitation de quelque type que ce soit, en particulier de nature financière, susceptibles d'affecter leur jugement et leurs décisions ou les résultats de leurs tâches de certification et de supervision, notamment de la part de personnes ou de groupes de personnes concernés par lesdits résultats.

3. L'entité qualifiée doit disposer du personnel et des moyens nécessaires pour accomplir correctement les tâches techniques et administratives liées à la procédure de certification et de supervision ; elle doit également avoir accès aux équipements nécessaires pour des contrôles exceptionnels.
4. L'entité qualifiée et le personnel chargés de l'enquête doivent posséder :
   1) une formation technique et professionnelle solide, ou une expertise suffisante acquise par la pratique d'activités pertinentes ;
   2) une connaissance satisfaisante des exigences relatives aux tâches de certification et de supervision qu'ils exécutent, ainsi qu'une expérience adéquate de ces activités ;
   3) l'aptitude requise pour rédiger les déclarations, procès-verbaux et rapports attestant que les tâches de certification et de supervision ont été exécutées.
5. L'impartialité du personnel chargé des tâches de certification et de supervision doit être garantie. Sa rémunération ne doit pas être fonction du nombre d'enquêtes effectuées ni de leurs résultats.
6. L'entité qualifiée doit contracter une assurance en responsabilité, à moins que cette responsabilité ne soit couverte par un État membre en vertu de sa législation nationale.
7. Le personnel de l'entité qualifiée doit observer le secret professionnel à l'égard de toute information recueillie dans le cadre de l'exécution de ses tâches en vertu du présent règlement.

ANNEXE VII - EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES AUX AÉRODROMES

1. CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES, INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS

1.1. Aire de mouvement

1.1.1. Les aérodromes comprennent une aire identifiée pour l'atterrissage et le décollage des aéronefs, qui remplit les conditions suivantes :

a) Les aires d'atterrissage et de décollage présentent des dimensions et des caractéristiques adaptées aux aéronefs auxquels elle est destinée ;

b) Les aires d'atterrissage et de décollage disposent 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 ;

c) Les aires d'atterrissage et de décollage sont conçue pour permettre l'évacuation des eaux et éviter que l'eau stagnante ne constitue un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs ;

d) 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 ;

e) les caractéristiques de la surface des aires d'atterrissage et de décollage sont adaptées à son utilisation par les aéronefs prévus, et

f) Les aires d'atterrissage et de décollage sont libres de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.

1.1.2. 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.

1.1.3. 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 ; elles remplissent les conditions suivantes :

a) ces aires présentent des dimensions adaptées à l'exploitation prévue des aéronefs ;

b) la pente et les changements de pente de ces aires n'engendrent pas de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs ;

c) 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 frangibles si l'exploitation des aéronefs l'exige, et

d) chacune de ces aires dispose d'une force portante suffisante pour remplir sa fonction.

1.1.4. 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 :

a) ces aires disposent d'une force portante suffisante pour tolérer 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 ;

b) 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 ;

c) la pente et les changements de pente de ces aires n'engendrent pas de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs ;

d) les caractéristiques de la surface de ces aires sont adaptées à leur utilisation par les aéronefs prévus,

e) ces aires sont libres de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour les aéronefs. Cela ne doit pas empêcher de stationner, à des endroits ou dans des zones déterminées avec précision, les équipements nécessaires à l'aire en question.

1.1.5. 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.

1.1.6. 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.

1.1.7. 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 mouvement, sans préjudice des dispositions nationales et internationales relatives à la protection des animaux.

1.2. **Dégagements d'obstacles**

1.2.1. Afin de protéger les aéronefs approchant d'un aérodrome pour y atterrir ou quittant un aérodrome, 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'aérodrome en tenant dûment compte des caractéristiques physiques locales.

1.2.2. Ces dégagements d'obstacle 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.

1.3. **Équipements d'aérodrome liés à la sécurité, y compris les aides visuelles et non visuelles**

1.3.1. Les aides sont adaptées à leur usage et reconnaissables et fournissent des informations univoques aux utilisateurs dans toutes les conditions d'exploitation prévues.

1.3.2. Les équipements d'aérodrome liés à la sécurité fonctionnent selon le but recherché dans les conditions d'exploitation prévues. Que ce soit dans des conditions d'exploitation normales ou en cas de panne, les équipements d'aérodrome liés à la sécurité n'engendrent de risque inacceptable pour la sécurité aérienne.

1.3.3. 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.

1.3.4. Les moyens de protection nécessaires sont prévus pour éviter à ces aides tout dommage ou perturbation.

1.3.5. 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 aéronautique et ne nuisent pas à leur performance.

1.3.6. Le personnel concerné dispose d'informations sur l'exploitation et l'utilisation des équipements d'aérodrome liés à la sécurité, ainsi que d'indications claires sur les conditions qui peuvent entraîner des risques inacceptables pour la sécurité aérienne.

1.4. **Données relatives aux aérodromes**

1.4.1. Des données relatives aux aérodromes et aux services disponibles sont établies et actualisées.

1.4.2. Les données sont précises, lisibles, complètes et univoques. L'authenticité et un niveau d'intégrité approprié sont maintenus.

1.4.3. Les données sont mises à la disposition des utilisateurs et des prestataires de services de navigation aérienne pertinents, en temps utile, par une méthode de communication suffisamment sûre et rapide.

2. **EXPLOITATION ET GESTION**

2.1 Responsabilités de l'exploitant d'aérodrome

L'exploitant d'aérodrome est responsable de l'exploitation de l'aérodrome et de sa sécurité. Les responsabilités de l'exploitant d'aérodrome sont les suivantes :

a) l'exploitant d'aérodrome dispose, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, de tous les

moyens nécessaires pour assurer l'exploitation en toute sécurité des aéronefs sur l'aérodrome. Ces moyens sont notamment les suivants : installations, personnel, équipements et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage, cette liste n'étant pas exhaustive ;

b) l'exploitant d'aérodrome vérifie que les exigences du point 1 sont respectées 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 fauniques directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers ;

d) l'exploitant d'aérodrome veille, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, 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, dans de mauvaises conditions météorologiques, avec une visibilité réduite ou la nuit, s'il y a lieu, soient instaurées et appliquées ;

f) l'exploitant d'aérodrome prend des dispositions avec d'autres organismes compétents pour garantir la conformité constante aux exigences essentielles relatives aux aérodromes énoncés dans la présente annexe. Parmi ces organismes figurent, entre autres, les exploitants d'aéronefs, les prestataires de SNA, les prestataires de 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 vérifie que les organismes intervenant dans le stockage et la distribution du carburant/de l'énergie de propulsion aux aéronefs disposent de procédures pour fournir aux aéronefs du carburant/ de l'énergie de propulsion non pollué et de la catégorie adéquate ;

h) des manuels d'exploitation et de maintenance des équipements d'aérodrome sont disponibles, utilisés dans la pratique et contiennent les instructions de maintenance et de réparation, les informations concernant l'entretien et les procédures de diagnostic et d'inspection ;

i) l'exploitant d'aérodrome établit, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, et met en œuvre un plan d'urgence d'aérodrome couvrant les situations d'urgence qui peuvent se produire sur l'aérodrome et dans ses environs. Ce plan est coordonné, selon le cas, avec le plan d'urgence établi au niveau de la collectivité ;

j) l'exploitant d'aérodrome veille, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, à ce que l'aérodrome fournisse des services adéquats de sauvetage et de lutte contre l'incendie. Ces services réagissent à un incident ou un accident avec la rapidité requise et dispose 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 la maintenance de l'aérodrome et applique et maintient, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, des programmes de formation et de contrôle afin d'entretenir le niveau de compétence de tout le personnel concerné ;

l) l'exploitant d'aérodrome veille à ce que toute personne autorisée à accéder non accompagnée à l'aire de manœuvre ou à d'autres aires d'exploitation soit suffisamment 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, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, des programmes de formation et de contrôle afin de 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 manière 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 que ce personnel ne souffre d'aucune affection ni d'aucun handicap susceptible de l'empêcher :

- d'exécuter les tâches nécessaires à l'intervention en cas d'urgence aérienne,
- de remplir à tout moment les fonctions qui lui sont assignées, ou
- de percevoir correctement son environnement.

2.2 Systèmes de gestion

2.2.1 En fonction du type d'activité entreprise et de la taille de l'organisme, l'exploitant d'aérodrome met en œuvre et maintient un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe, assure la gestion

des risques pour la sécurité et veille à l'amélioration constante de ce système.

2.2.2 L'exploitant d'aérodrome établit un système de comptes rendus d'événements dans le cadre du système de gestion visé au point 2.2.1, afin de contribuer à l'amélioration constante de la sécurité. L'analyse des informations issues de ces comptes rendus d'événements fait intervenir, selon le cas, les parties énumérées au point 2.1.f). Le système de comptes rendus d'événements est conforme au droit de la Communauté applicable.

2.2.3 L'exploitant d'aérodrome élabore un manuel d'aérodrome et exerce ses activités conformément à ce manuel. Ce manuel contient toutes les instructions, informations et procédures nécessaires à l'aérodrome et au système de gestion, ainsi qu'au personnel d'exploitation et de maintenance pour qu'il remplisse ses fonctions.

3. ABORDS DES AÉRODROMES

3.1.1. 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, des surfaces de franchissement d'obstacles sont déterminées, mises en œuvre et surveillées en permanence pour repérer toute pénétration de ces surfaces.

3.1.2. 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.

3.1.3. Tout obstacle subsistant fait l'objet d'une publication et, en fonction des besoins, est marqué et, si nécessaire, rendu visible au moyen de signaux lumineux.

3.2. Les dangers liés aux activités humaines et à l'utilisation du sol, dont on trouvera ci-après une liste non limitative, sont contrôlés. Les risques ayant l'une des causes suivantes sont évalués et limités si nécessaire :

a) toute évolution ou changement d'utilisation du sol dans la zone de l'aérodrome ;

b) la possibilité de turbulences causées par des obstacles ;

c) l'utilisation d'éclairages dangereux, déroutants 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, où

f) es sources de rayonnement invisible ou la présence d'objets mobiles ou fixes susceptibles de perturber ou d'altérer le fonctionnement des systèmes de communication, de navigation et de surveillance aéronautiques.

3.3 Les Etats membres veillent à ce qu'un plan d'urgence soit établi pour les situations d'urgence aérienne se produisant à proximité de l'aérodrome.

4 SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

4.1 Responsabilités des prestataires de services d'assistance en escale

Le prestataire de services d'assistance en escale est responsable de l'exploitation en toute sécurité de ses activités sur l'aérodrome. Les responsabilités du prestataire sont les suivantes :

a) le prestataire dispose de tous les moyens nécessaires pour assurer, en toute sécurité, la prestation des services sur l'aérodrome. Ces moyens doivent notamment être les suivants, cette liste n'étant pas exhaustive : installations, personnel, équipements et matériel ;

b) le prestataire se conforme aux procédures figurant dans le manuel d'aérodrome, notamment celles portant sur la circulation de ses véhicules, l'équipement et le personnel, ainsi que sur le risque lié à l'exploitation de l'aérodrome, la nuit et dans de mauvaises conditions météorologiques ;

c) le prestataire fournit les services d'assistance en escale conformément aux procédures et instructions de l'exploitant d'aéronefs pour lequel il travaille ;

d) le prestataire veille à ce que des manuels d'exploitation et de maintenance des équipements d'assistance en escale soient disponibles, soient utilisés dans la pratique et contiennent les instructions d'exploitation, de maintenance et de réparation, les informations concernant l'entretien et les procédures de diagnostic et d'inspection ;

e) le prestataire n'emploie que du personnel adéquatement formé et qualifié, et met en œuvre et entretient des programmes de formation et de contrôle afin de maintenir le niveau de compétence de tout le personnel concerné ;

f) le prestataire veille à ce que son personnel soit physiquement et mentalement apte à remplir ses fonctions de

manière satisfaisante, compte tenu du type d'activité et, en particulier, de son incidence possible sur la sécurité et sur la sûreté en rapport avec la sécurité.

4.2 Systèmes de gestion

4.2.1 En fonction du type d'activité entreprise et de la taille de l'organisme, le prestataire met en œuvre et entretient un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe, assure la gestion des risques pour la sécurité et veille à l'amélioration constante de ce système. Un tel système est coordonné avec le système de gestion de l'exploitant de l'aérodrome. Le prestataire établit un système de comptes rendus d'événements dans le cadre du système de gestion visé au point 4.2.1 afin de contribuer à l'amélioration constante de la sécurité. Sans préjudice d'autres obligations d'information, le prestataire transmet tous les événements au système de comptes rendus de l'exploitant de l'aérodrome, celui de l'exploitant d'aéronefs et, s'il y a lieu, à celui du prestataire de services de la circulation aérienne. Le système de comptes rendus d'événements est conforme au droit de la Communauté applicable.

4.2.2 Le prestataire élabore un manuel de services d'assistance en escale et exerce ses activités conformément à ce manuel. Ce manuel contient toutes les instructions, informations et procédures nécessaires au service et au système de gestion, ainsi qu'au personnel chargé des services pour qu'il remplisse ses fonctions.

5 LIMITES D'UTILISATION

Sans préjudice des responsabilités de l'exploitant d'aéronefs, l'exploitant d'aérodrome veille à ce que, sauf en cas d'urgence à bord d'un aéronef, de déroutement vers un autre aérodrome, ou dans d'autres conditions précisées dans chaque cas, l'aérodrome — ou l'une quelconque de ses parties — ne soit pas utilisé par des aéronefs pour lesquels la conception et les procédures opérationnelles de l'aérodrome ne sont en principe pas prévues.

ANNEXE VIII - EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES AUX SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE ET AUX CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

1. UTILISATION DE L'ESPACE AÉRIEN

1.1. Tous les aéronefs, à l'exception de ceux engagés dans les activités énoncées à l'article 2, paragraphe 3, point 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.

1.2. Tous les aéronefs, à l'exception de ceux engagés dans les activités énoncées à l'article 2, paragraphe 3, point a), sont équipés des composants nécessaires et exploités en conséquence. Les composants utilisés dans le système ANS sont également conformes aux exigences du point 3.

2. SERVICES

2.1. Informations et données aéronautiques destinées aux usagers de l'espace aérien aux fins de la navigation aérienne

2.1.1. Les données utilisées comme sources d'informations aéronautiques sont de qualité suffisante, complètes, à jour et fournies en temps utile.

2.1.2. Les informations aéronautiques sont exactes, complètes, à jour et univoques, proviennent d'une source légitime, présentent un niveau d'intégrité approprié et revêtent une forme adaptée aux utilisateurs.

2.1.3. La diffusion de ces informations aéronautiques aux usagers de l'espace aérien a lieu en temps utile par des moyens de communication suffisamment fiables et rapides, protégés contre toute atteinte à l'intégrité et toute altération délibérée ou non.

2.2. Informations météorologiques

2.2.1. Les données utilisées comme source d'informations météorologiques aéronautiques sont de qualité suffisante, complètes et à jour.

2.2.2. Dans la mesure du possible, les informations météorologiques aéronautiques sont précises, complètes et à jour, présentent un niveau d'intégrité approprié et sont univoques pour répondre aux besoins des usagers de l'espace aérien. Les informations météorologiques aéronautiques proviennent d'une source légitime.

2.2.3. 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 toute atteinte à l'intégrité et toute altération.

2.3. Services de la circulation aérienne

2.3.1. Les données utilisées comme source pour la fourniture de services de la circulation aérienne sont correctes, complètes et à jour.

2.3.2. La fourniture des services de la circulation aérienne est suffisamment précise, complète, à jour et

univoque pour répondre aux besoins de sécurité des usagers.

2.3.3. Les outils automatiques fournissant des informations ou des conseils aux utilisateurs sont conçus, produits et entretenus de façon à être adaptés à leur usage prévu.

2.3.4. Les services de contrôle de la circulation aérienne et les processus associés prévoient une séparation adéquate entre les aéronefs et, sur l'aire de manœuvre de l'aérodrome, préviennent les collisions entre des aéronefs et des obstacles sur cette aire et, si besoin est, concourent à la protection contre d'autres dangers aériens et assurent une coordination rapide et en temps utile avec tous les usagers concernés et avec les volumes d'espace aérien adjacents.

2.3.5. 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, est protégée contre toute atteinte à l'intégrité et est communément comprise et, le cas échéant, reconnue par tous les acteurs concernés.

2.3.6. Des moyens sont mis en place pour détecter les éventuelles situations d'urgence 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.

2.4. **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 contre toute altération et interférence.

2.5. **Services de navigation**

Les services de navigation présentent, en permanence, un niveau de performance suffisant en matière d'informations de guidage, de positionnement et, le cas échéant, de temps. Les critères de performance sont notamment la précision, l'intégrité, la légitimité de la source, la disponibilité et la continuité de service.

2.6. **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 légitimité de la source, la continuité de service et la probabilité de détection.

2.7. **Gestion des courants de trafic aérien**

La gestion tactique des courants de trafic aérien au niveau de la Communauté 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 déroutage 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. La gestion des courants de trafic aérien est effectuée de manière à optimiser les capacités existantes dans l'utilisation de l'espace aérien et à améliorer les procédures de gestion des courants de trafic aérien. Elle est fondée sur la sécurité, la transparence et l'efficience, de façon à garantir que les capacités sont fournies de manière souple et en temps utile, en cohérence avec le plan européen de navigation aérienne. Les mesures visées à l'article 41, relatives à la gestion des courants de trafic aérien, appuient les décisions opérationnelles prises par les prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aérodrome et les usagers de l'espace aérien, et couvrent les aspects suivants :

a) la planification des vols;

b) l'utilisation des capacités disponibles de l'espace aérien pendant toutes les phases du vol, y compris l'attribution de créneaux en-route;

c) l'utilisation des itinéraires par la circulation aérienne générale, notamment:

- la création d'un document unique pour l'orientation des routes et du trafic,
- les possibilités d'évitement des zones saturées par la circulation aérienne générale, et
- les règles de priorité relatives à l'accès à l'espace aérien pour la circulation aérienne générale, notamment en périodes d'encombrement et de crise; et

d) la cohérence entre les plans de vol et les créneaux aéroportuaires et la nécessaire coordination avec les régions limitrophes, selon le cas.

2.8. **Gestion de l'espace aérien et capacité ATC**

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. Compte tenu de l'organisation des activités militaires et des aspects connexes relevant de la responsabilité des États membres, la gestion de l'espace aérien favorise également l'application

uniforme du concept de gestion souple de l'espace aérien tel qu'il a été défini par l'OACI et mis en œuvre, afin de faciliter la gestion de l'espace aérien et la gestion du trafic aérien dans le cadre de la politique commune des transports. Le fournisseur de service ATS évalue et déclare la capacité ATC des secteurs de contrôle et des aérodromes qui est soumise à l'acceptation de l'Autorité de l'Aviation civile de l'Etat membre.

Le fournisseur de service ATS examine périodiquement l'adéquation de la capacité déclarée

2.9. **Conception des procédures de vol**

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 ANS

3.1. Généralités

Les systèmes ANS et les composants ANS qui fournissent des informations connexes à partir des aéronefs et à destination de ceux-ci ainsi qu'au sol sont conçus, produits, installés, entretenus, protégés contre les interférences non autorisées et exploités de façon à être adaptés à leur usage prévu.

Parmi les systèmes et procédures figurent notamment ceux qui sont nécessaires pour appuyer les fonctions et les services suivants:

a) gestion de l'espace aérien;

b) gestion des courants de trafic aérien;

c) services de la circulation aérienne,

d) communications,

e) navigation;

f) surveillance;

g) services d'information aéronautique, et

h) cartographie aéronautique ;

i) procédures de vol ;

j) services météorologiques aéronautique ,

k) recherches et sauvetage ;

l) Services, moyens et équipements de Mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU).

3.2. Intégrité, performances et fiabilité des systèmes et composants ANS

Les performances en matière de sécurité et d'intégrité des systèmes et composants ANS, 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.

Les systèmes ANS et les composants ANS sont conçus, construits, entretenus et exploités conformément aux procédures appropriées et validées, de manière à assurer l'exploitation sans interruption de la fourniture des services de la navigation aérienne à tout moment et pendant toutes les phases du vol. Une exploitation sans interruption englobe, notamment, l'échange d'informations, y compris celles relatives à l'état opérationnel, une interprétation commune des informations, des performances de traitement comparables et les procédures associées.

3.3. 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 DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

4.1. Généralités

Toute personne qui entreprend une formation en vue de devenir contrôleur de la circulation aérienne ou contrôleur stagiaire de la circulation aérienne possède un niveau d'instruction et des aptitudes physique et mentale suffisants pour acquérir, mémoriser et démontre qu'elle possède les connaissances théoriques et les compétences pratiques nécessaires.

4.2. Connaissances théoriques

4.2.1. Un contrôleur de la circulation aérienne acquiert et entretient un niveau de connaissances correspondant aux fonctions exercées et proportionné aux risques liés au type de service.

4.2.2. L'acquisition et la mémorisation des connaissances théoriques sont démontrées par une évaluation continue pendant la formation ou par des examens appropriés.

4.2.3. 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.

4.3. Compétences pratiques

4.3.1. Un contrôleur de la circulation aérienne acquiert et entretient les compétences pratiques nécessaires à l'exercice de ses fonctions. Ces compétences sont proportionnées aux risques liés au type de service et couvrent au moins, si cela est nécessaire aux fonctions exercées, les éléments suivants :

a) les procédures opérationnelles ;

b) les aspects propres aux tâches ;

c) les situations anormales et d'urgence, et

d) les facteurs humains.

4.3.2. Un contrôleur de la circulation aérienne fait la preuve de son aptitude à exécuter les procédures et tâches qui lui incombent avec un niveau de compétence correspondant aux fonctions exercées.

4.3.3. 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 à la complexité et au niveau de risque lié au type de service et aux tâches exécutées.

4.4. **Compétences linguistiques**

4.4.1. Un contrôleur de la circulation aérienne fait la preuve de 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.

4.4.2. Lorsque c'est nécessaire aux fins de la fourniture de services de la circulation aérienne (ATS) dans un volume d'espace aérien défini, un contrôleur aérien doit également être apte à parler et comprendre la ou les langues nationales dans la mesure décrite ci-dessus.

4.5. **Outil de simulation**

Lorsqu'un outil de simulation est utilisé pour la formation pratique à la perception des situations et des facteurs humains, ou pour démontrer que des compétences ont été acquises ou sont maintenues, cet appareil dispose d'un niveau de performance permettant de simuler fidèlement l'environnement de travail et les situations opérationnelles adaptés à la formation dispensée.

4.6. **Programme de formation**

4.6.1. La formation est dispensée dans le cadre d'un programme de formation qui peut comprendre une instruction théorique et pratique, y compris une formation sur outil de simulation, le cas échéant.

4.6.2. Un programme est défini et approuvé pour chaque type de formation.

4.7. **Instructeurs**

4.7.1. L'instruction théorique est dispensée par des instructeurs dûment qualifiés, qui:

a) possèdent les connaissances requises dans le domaine de l'instruction dispensée, et

b) ont fait la preuve de leur aptitude à utiliser les techniques pédagogiques appropriées.

4.7.2. L'instruction pratique est dispensée par des instructeurs dûment qualifiés ayant les qualifications suivantes :

a) satisfaire aux exigences en matière de connaissances théoriques et d'expérience requises pour l'instruction dispensée ;

b) avoir fait la preuve de leur aptitude à enseigner et à utiliser les techniques pédagogiques appropriées ;

c) avoir pratiqué les techniques pédagogiques relatives aux procédures faisant l'objet de l'instruction, et

d) suivre régulièrement des formations de remise à niveau pour entretenir les compétences pédagogiques.

4.7.3. Les instructeurs responsables des compétences pratiques sont également, ou ont été, habilités à remplir les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne.

4.8. **Examinateurs**

4.8.1. Les personnes chargées d'évaluer l'aptitude des contrôleurs de la circulation aérienne :

a) ont fait la preuve de leur aptitude à évaluer les performances des contrôleurs de la circulation aérienne et à leur faire passer des tests et des contrôles, et

b) suivent régulièrement des formations de remise à niveau pour maintenir les critères d'évaluation à jour.

4.8.2. Les examinateurs responsables des compétences pratiques sont également, ou ont été, habilités à remplir les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne dans les domaines où l'évaluation doit être réalisée.

4.9. **Aptitude médicale des contrôleurs de la circulation aérienne**

4.9.1. Tout contrôleur de la circulation aérienne fait périodiquement la preuve de son aptitude médicale à remplir ses fonctions de manière satisfaisante. Cette aptitude est établie par une évaluation appropriée tenant compte de l'éventuelle dégradation mentale et physique due à l'âge.

4.9.2. Pour faire la preuve de leur aptitude médicale, qui recouvre l'aptitude physique et l'aptitude mentale, les personnes fournissant un service de contrôle de la

circulation aérienne (service ATC) démontrent notamment qu'elles sont indemnes de toute affection et de tout handicap les rendant incapables :

a) d'exécuter correctement les tâches nécessaires à la fourniture d'un service ATC ;

b) de remplir à tout moment les fonctions qui leur sont assignées, ou

c) de percevoir correctement leur environnement.

4.9.3. Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée, des mesures correctrices assurant une sécurité équivalente peuvent être mises en œuvre.

5. PRESTATAIRES DE SERVICES ET ORGANISMES DE FORMATION

5.1. La fourniture d'un service n'a lieu que si les conditions suivantes sont remplies :

a) le prestataire de services dispose, directement ou dans le cadre d'accords avec des tiers, des moyens nécessaires et en rapport avec l'importance et l'objet du service. Ces moyens sont notamment les suivants : systèmes, installations (y compris l'alimentation électrique), structure d'encadrement, personnel, équipements et maintenance de ces derniers, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage, cette liste n'étant pas exhaustive ;

b) 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 contiennent toutes les instructions, informations et procédures nécessaires à l'exploitation et au système de gestion, ainsi qu'au personnel d'exploitation pour qu'il remplisse ses fonctions ;

c) en fonction du type d'activité entreprise et de la taille de l'organisme, le prestataire de services met en œuvre et entretient un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe, assure la gestion des risques pour la sécurité et veiller à l'amélioration constante de

d) ce système ;

e) le prestataire de services n'emploie que du personnel dûment qualifié et formé, et met en œuvre et entretient des programmes de formation et de contrôle pour ce personnel ;

f) le prestataire de services met en place des interfaces formelles avec toutes les parties prenantes susceptibles d'influencer directement la sécurité de ses services afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe ;

g) le prestataire de services établit 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, y compris en cas d'événements qui ont pour effet d'entraîner une dégradation importante ou une interruption de ses opérations ;

h) le prestataire de services établit un système de comptes rendus d'événements dans le cadre du système de gestion visée au point c) afin de contribuer à l'amélioration constante de la sécurité. Le système de comptes rendus d'événements est conforme au droit de la Communauté applicable, et

i) le prestataire de services prend des dispositions afin de vérifier que les exigences de sécurité sont respectées à tout moment pour tous les systèmes/composants qu'il exploite.

5.2. Organismes de formation

Un organisme de formation dispensant une formation destinée au personnel qui fournit un service ATC satisfait aux exigences suivantes :

a) disposer de tous les moyens nécessaires pour assumer l'ensemble des responsabilités liées à son activité. Ces moyens sont notamment les suivants, cette liste n'étant pas exhaustive: installations, personnel, équipements, méthodes, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage;

b) en fonction du type de formation dispensée et de la taille de l'organisme, mettre en œuvre et entretenir un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe, assurer la gestion des risques pour la sécurité, y compris les risques liés à la dégradation du niveau de formation, et veiller à l'amélioration constante de ce système, et

c) prendre des dispositions avec d'autres organismes compétents, au besoin, pour garantir en permanence la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe.

6. EXAMINATEURS DE MÉDECINE AÉRONAUTIQUES ET CENTRES DE MÉDECINE AÉRONAUTIQUES

6.1. **Examinateurs de médecine aéronautiques Un examinateur de médecine aéronautique doit:**

a) être admis à l'exercice légal de la médecine;

b) avoir reçu une formation en médecine aéronautique et suivre régulièrement des formations de remise à niveau en médecine aéronautique pour maintenir les critères d'évaluation à jour, et

c) avoir acquis une connaissance et une expérience pratiques concernant les conditions dans lesquelles les contrôleurs de la circulation aérienne exercent leurs fonctions.

6.2. **Centres de médecine aéronautiques**

Un centre de médecine aéronautique doit satisfaire aux conditions suivantes :

a) disposer de tous les moyens nécessaires pour assumer l'ensemble des responsabilités liées à ses prérogatives. Ces moyens sont notamment les suivants, cette liste n'étant pas exhaustive: installations, personnel, équipement, outils et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage ;

b) en fonction du type d'activité entreprise et de la taille de l'organisme, mettre en œuvre et entretenir un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe, assurer la gestion des risques pour la sécurité et veiller à l'amélioration constante de ce système, et

c) prendre des dispositions avec d'autres organismes compétents, au besoin, pour garantir en permanence la conformité avec les exigences énoncées dans la présente annexe.

ANNEXE IX - EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES AUX AÉRONEFS SANS ÉQUIPAGE À BORD

1. EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES À LA CONCEPTION, À LA PRODUCTION, À LA MAINTENANCE ET À L'EXPLOITATION DES AÉRONEFS SANS ÉQUIPAGE À BORD

1.1. L'exploitant et le pilote à distance d'un aéronef sans équipage à bord doivent avoir connaissance des règles de la Communauté et des règles nationales applicables relatives aux exploitations envisagées, en matière notamment de sécurité, de respect de la vie privée, de protection des données, de responsabilité, d'assurance, de sûreté et de protection de l'environnement. Ils doivent être en mesure de garantir la sécurité de l'exploitation et d'assurer une séparation en toute sécurité entre les aéronefs sans équipage à bord et les personnes au sol et les autres usagers de l'espace aérien. Cela inclut une bonne connaissance des instructions d'exploitation fournies par le constructeur, de la manière d'utiliser des aéronefs sans équipage à bord dans l'espace aérien de façon sûre et respectueuse de l'environnement ainsi que de toutes les fonctionnalités pertinentes des aéronefs sans équipage à bord, les règles de l'air applicables et les procédures en matière d'ANS.

1.2. Les aéronefs sans équipage à bord doivent être conçus et construits de manière à être adaptés à leur fonction prévue et à pouvoir être exploités, réglés et entretenus sans exposer quiconque à un risque.

1.3. Si cela s'impose pour atténuer les risques ayant trait à la sécurité, au respect de la vie privée, à la protection des données à caractère personnel, à la sûreté ou à la protection de l'environnement, qui résultent de l'exploitation, les aéronefs sans équipage à bord doivent posséder les caractéristiques et fonctionnalités spécifiques correspondantes qui tiennent compte, dès la conception et par défaut, des principes de protection de la vie privée et de protection des données à caractère personnel. En fonction des besoins, ces caractéristiques et fonctionnalités doivent permettre d'identifier facilement les aéronefs ainsi que la nature et l'objet de l'exploitation, et doivent garantir le respect des restrictions, interdictions ou conditions applicables, notamment en ce qui concerne l'exploitation dans des zones géographiques déterminées, au-delà de certaines distances par rapport à l'exploitant ou à certaines altitudes.

1.4. L'organisme responsable de la production ou de la commercialisation des aéronefs sans équipage à bord doit fournir à l'exploitant d'un tel aéronef et, le cas échéant, à l'organisme de maintenance des informations sur le type d'exploitations pour lesquelles l'aéronef sans équipage à bord est conçu, en indiquant les restrictions et les informations nécessaires pour assurer son exploitation en toute sécurité, y compris les performances opérationnelles et environnementales, les limitations de navigabilité et les procédures d'urgence. Ces informations sont fournies d'une manière claire, cohérente et univoque. Les capacités opérationnelles des aéronefs sans équipage à bord qui peuvent être utilisés pour des exploitations ne nécessitant pas de certificat ou de déclaration doivent permettre qu'il soit possible d'instaurer des restrictions qui respectent les règles concernant l'espace aérien applicables à de telles exploitations.

2. EXIGENCES ESSENTIELLES SUPPLÉMENTAIRES

RELATIVES À LA CONCEPTION, À LA PRODUCTION, À LA MAINTENANCE ET À L'EXPLOITATION DES AÉRONEFS SANS ÉQUIPAGE À BORD VISÉES À L'ARTICLE 54, PARAGRAPHES 1 ET 5

Compte tenu des objectifs énoncés à l'article 1er, les conditions suivantes doivent être réunies pour assurer la sécurité des personnes au sol et des autres usagers de l'espace aérien durant l'exploitation des aéronefs sans équipage à bord, en tenant compte au besoin du niveau de risque de l'exploitation :

2.1. Navigabilité

2.1.1. Les aéronefs sans équipage à bord doivent avoir une conception ou présenter des caractéristiques ou des détails dont il peut être démontré de façon satisfaisante qu'ils sont sans danger pour la sécurité de la personne exploitant l'aéronef sans équipage à bord ou pour des tiers en l'air ou au sol, y compris pour des biens.

2.1.2. Les aéronefs sans équipage à bord doivent offrir une intégrité du produit qui est proportionnée aux risques dans toutes les conditions de vol prévisibles.

2.1.3. Les aéronefs sans équipage à bord doivent pouvoir être contrôlés et manœuvrés en toute sécurité, au besoin dans toutes les conditions d'exploitation prévisibles, y compris après la défaillance d'un ou, le cas échéant, de plusieurs systèmes. Il convient de tenir dûment compte des facteurs humains, et notamment des connaissances disponibles sur les facteurs favorisant l'exploitation en toute sécurité des technologies par l'homme.

2.1.4. Les aéronefs sans équipage à bord et leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements servant à contrôler à distance l'aéronef sans équipage à bord doivent fonctionner comme prévu dans toutes les conditions d'exploitation prévisibles, dans toute l'enveloppe opérationnelle - et suffisamment au-delà - pour laquelle l'aéronef a été conçu.

2.1.5. Les aéronefs sans équipage à bord et leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements servant à contrôler à distance l'aéronef sans équipage à bord, pris séparément et en liaison les uns avec les autres, doivent être conçus de telle manière que la probabilité d'une situation de défaillance et la gravité de ses effets sur les personnes au sol et sur les autres usagers de l'espace aérien soient atténuées sur la base des principes énoncés à l'article 5, paragraphe 2.

2.1.6. Tout équipement servant à contrôler à distance l'aéronef sans équipage à bord et utilisé dans l'exploitation doit être conçu de manière à faciliter les opérations en vol, et notamment à permettre une prise de conscience des différentes situations, ainsi que la gestion de toute situation prévisible et situation d'urgence.

2.1.7. Les organismes participant à la conception des aéronefs sans équipage à bord, des moteurs et des hélices doivent prendre des précautions afin de minimiser les dangers résultant de conditions, tant internes qu'externes aux aéronefs sans équipage à bord et à leurs systèmes, dont l'expérience a montré qu'elles ont une incidence sur la sécurité. Cela inclut la protection contre toute interférence par des moyens électroniques.

2.1.8. Les procédés de fabrication, les matériaux et les composants utilisés pour produire les aéronefs sans équipage à bord doivent se traduire par des propriétés et des performances adéquates et reproductibles qui sont conformes aux caractéristiques de conception.

2.2. Organismes

Les organismes participant à la conception, à la production, à la maintenance et à l'exploitation des aéronefs sans équipage à bord, ainsi qu'aux services et à la formation qui s'y rapportent, remplissent les conditions suivantes :

a) l'organisme doit disposer de tous les moyens nécessaires pour assumer l'ensemble de ses tâches et garantir la conformité avec les exigences essentielles et l'acte délégué visé à l'article 56 et les actes d'exécution visés à l'article 55, applicable à son activité ;

b) l'organisme doit mettre en œuvre et entretenir un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles applicables, assurer la gestion des risques pour la sécurité et veiller à l'amélioration constante de ce système. Ce système de gestion doit être proportionné au type d'activité et à la taille de l'organisme ;

b) l'organisme doit établir un système de comptes rendus d'événements, dans le cadre du système de gestion de la sécurité, afin de contribuer à l'amélioration constante de la sécurité. Ce système de comptes rendus doit être proportionné au type d'activité et à la taille de l'organisme ; l'organisme doit prendre des dispositions avec d'autres organismes, au besoin, pour garantir en permanence la conformité avec les exigences essentielles applicables.

2.3. Personnes participant à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord

Toute personne participant à l'exploitation d'un aéronef sans équipage à bord, y compris le pilote à distance, possède les connaissances et compétences nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation et proportionnées aux risques liés au type d'exploitation. Elle fait également la preuve de son aptitude médicale, si cela est nécessaire pour atténuer les risques inhérents à l'exploitation concernée.

2.4. Exploitation

2.4.1. L'exploitant d'un aéronef sans équipage à bord est responsable de l'exploitation et doit prendre toutes les mesures qu'il juge nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation.

2.4.2. Un vol doit être effectué dans le respect des lois, règlements et procédures applicables, pertinentes pour les exploitants dans l'exercice de leurs fonctions, s'imposant pour la zone, l'espace aérien, les aérodromes ou les sites qu'il est prévu d'utiliser et, le cas échéant, les systèmes ANS s'y rapportant.

2.4.3. Les exploitations effectuées avec des aéronefs sans équipage à bord doivent garantir la sécurité des tiers au sol et celle des autres usagers de l'espace aérien, et minimiser les risques résultant de conditions externes et internes défavorables, y compris les conditions environnementales, en maintenant une distance de séparation appropriée pendant toutes les phases du vol.

2.4.4. Les aéronefs sans équipage à bord ne doivent être exploités que s'ils sont en état de naviguer et que si les équipements et les autres composants et services nécessaires pour l'exploitation prévue sont disponibles et en état de fonctionner.

2.4.5. Les aéronefs sans équipage à bord et leur exploitation doivent respecter les droits pertinents garantis par le droit de la Communauté.

2.4.6. L'exploitant d'un aéronef sans équipage à bord doit s'assurer que l'aéronef dispose des équipements de navigation, de communication, de surveillance, de détection et d'évitement nécessaires, ainsi que des autres équipements jugés nécessaires à la sécurité du vol prévu, compte tenu de la nature de l'opération, de la réglementation relative à la circulation aérienne et des règles de l'air applicables pendant toutes les phases du vol.

2.5. Exigences essentielles relatives à la compatibilité électromagnétique et au spectre radioélectrique en ce qui concerne les aéronefs sans équipage à bord, ainsi que leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes, dont la conception est certifiée conformément à l'article 54, paragraphe 1, et qui sont destinés à fonctionner uniquement sur des fréquences attribuées par le règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications pour une utilisation aéronautique protégée.

2.5.1. Ces aéronefs sans équipage à bord, moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes sont conçus et produits de manière à garantir, compte tenu de l'état de la technique :

a) que les perturbations électromagnétiques qu'ils produisent ne dépassent pas le niveau au-delà duquel des équipements hertziens et de télécommunications ou d'autres équipements ne peuvent pas fonctionner comme prévu, et

b) qu'ils possèdent un niveau d'immunité aux perturbations électromagnétiques qui leur permette de fonctionner sans dégradation inacceptable de leur utilisation prévue.

2.5.2. Ces aéronefs sans équipage à bord, moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes sont conçus et produits de manière à garantir, compte tenu de l'état de la technique, qu'ils utilisent efficacement le spectre radioélectrique et contribuent à sa bonne utilisation afin d'éviter les interférences préjudiciables.

3. EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES À L'ENVIRONNE-MENT EN CE QUI CONCERNE LES AÉRONEFS SANS ÉQUIPAGE À BORD

Les aéronefs sans équipage à bord sont conformes aux exigences en matière de performance environnementale figurant à l'annexe III.

4. EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES À L'IMMATRICU-LATION DES AÉRONEFS SANS ÉQUIPAGE À BORD ET À L'ENREGIS-TREMENT DE LEURS EXPLOITANTS ET MARQUAGE DES AÉRONEFS SANS ÉQUIPAGE À BORD

4.1. Sans préjudice des obligations incombant aux États membres en vertu de la convention de Chicago, les aéronefs sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification en vertu de l'article 54, paragraphe 1, sont immatriculés conformément aux actes d'exécution visés à l'article 55.

4.2. Les exploitants d'aéronefs sans équipage à bord sont enregistrés conformément aux actes d'exécution visés à l'article 55 lorsqu'ils exploitent l'un des aéronefs suivants :

a) un aéronef sans équipage à bord qui, en cas d'impact, peut transférer, à un être humain, une

énergie cinétique supérieure à 80 joules ;

b) un aéronef sans équipage à bord dont l'exploitation présente des risques pour le respect de la vie privée, la protection des données à caractère personnel, la sûreté ou l'environnement ;

c) un aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification en vertu de l'article 54, paragraphe 1.

4.3. Lorsqu'une obligation d'immatriculation ou l'enregistrement s'applique en vertu du point 4.1 ou 4.2, l'aéronef sans équipage à bord concerné fait l'objet d'un marquage individuel et est identifié, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 55.