Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►B

RÈGLEMENT (CEE) Nº 3922/91 DU CONSEIL

du 16 décembre 1991

relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile

(JO L 373 du 31.12.1991, p. 4)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►M1	Règlement (CE) nº 2176/96 de la Commission du 13 novembre 1996	L 291	15	14.11.1996
►M2	Règlement (CE) nº 1069/1999 de la Commission du 25 mai 1999	L 130	16	26.5.1999
►M3	Règlement (CE) nº 2871/2000 de la Commission du 28 décembre 2000	L 333	47	29.12.2000
►M4	Règlement (CE) nº 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002	L 240	1	7.9.2002
►M5	Règlement (CE) nº 1899/2006 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006	L 377	1	27.12.2006
►M6	Règlement (CE) nº 1900/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006	L 377	176	27.12.2006
►M7	Règlement (CE) nº 8/2008 de la Commission du 11 décembre 2007	L 10	1	12.1.2008
►M8	Règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008	L 79	1	19.3.2008
►M9	Règlement (CE) nº 859/2008 de la Commission du 20 août 2008	L 254	1	20.9.2008

Rectifié par:

►C1	Rectificatif, JO L 62 du 1.3.2007, p. 30 (1899/2006)

▼B

RÈGLEMENT (CEE) Nº 3922/91 DU CONSEIL

du 16 décembre 1991

relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ([1]),

vu l'avis du Parlement européen ([2]),

vu l'avis du Comité économique et social ([3]),

considérant que, comme le prévoit l'article 8 A du traité, il convient d'arrêter les mesures visant à établir progressivement le marché intérieur au cours d'une période expirant le 31 décembre 1992; que le marché intérieur comportera un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux sera assurée;

considérant qu'il convient de maintenir à un niveau général élevé la sécurité de l'aviation civile en Europe et de relever les règles techniques et procédures administratives existant dans les États membres aux niveaux les plus élevés actuellement atteints dans la Communauté;

considérant que la sécurité constitue un facteur clé des transports aériens dans la Communauté; qu'il convient de tenir compte de la convention sur l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, qui prévoit la mise en œuvre des dispositions nécessaires pour assurer la sécurité d'exploitation des aéronefs;

considérant que les restrictions actuelles au transfert d'aéronefs et de produits aéronautiques et de certains services dans le domaine aéronautique entre les États membres causeraient des distorsions dans le marché intérieur;

considérant que les Joint Aviation Authorities (JAA), organisme associé de la commission européenne de l'aviation civile (CEAC), ont élaboré des arrangements pour coopérer au développement et à la mise en œuvre de règles communes (codes JAR) dans tous les domaines relatifs à la sécurité des aéronefs et de leur exploitation;

considérant que, dans le cadre de la politique commune des transports, il convient d'harmoniser des règles techniques et procédures administratives relatives à la sécurité des aéronefs et de leur exploitation, en se fondant sur les codes JAR des JAA;

considérant que l'adhésion de tous les États membres aux JAA et la participation de la Commission à ses travaux seraient de nature à faciliter cette harmonisation;

([1]) JO nº C 270 du 26.10.1990, p. 3.
([2]) JO nº C 267 du 14.10.1991, p. 154.
([3]) JO nº C 159 du 17.6.1991, p. 28.

▼B

considérant que, afin d'atteindre les objectifs communautaires en matière de libre circulation des personnes et des produits ainsi qu'en matière de politique commune des transports, dès lors qu'un produit, un organisme ou une personne a été certifié conformément aux règles techniques et procédures administratives communes, les États membres sont tenus de reconnaître la certification des produits ainsi que des organismes et personnes chargés de la conception, de la fabrication, de l'entretien et de l'exploitation de produits, sans procéder à d'autres travaux ou évaluations techniques;

considérant que des problèmes peuvent se poser sur le plan de la sécurité et que les États membres doivent prendre, dans ce cas, les mesures urgentes qui s'imposent; que ces mesures doivent être dûment motivées et que, dès lors que les règles techniques et procédures administratives communes présentent des lacunes, il appartient à la Commission, dans l'exercice de ses compétences d'exécution, d'adopter les modifications nécessaires;

▼M5

l'application des dispositions sur les limitations des temps de vol et de service peuvent entraîner des perturbations importantes du système de tableau de service pour les types d'exploitation qui sont fondés exclusivement sur l'exploitation de nuit. La Commission devrait, sur la base de preuves qui doivent être apportées par les acteurs concernés, effectuer une évaluation et proposer une adaptation des dispositions sur les limitations de temps de vol et de service pour tenir compte de ces types particuliers d'exploitation;

▼B

considérant qu'il est souhaitable de coordonner le financement par les États membres des travaux de recherche entrepris en vue d'améliorer la sécurité de l'aviation afin d'assurer une utilisation optimale des ressources et de tirer au mieux parti de ces travaux;

▼M5

le 16 janvier 2009 au plus tard, l'Agence européenne de la sécurité aérienne devrait réaliser une évaluation scientifique et médicale des dispositions de l'annexe III, sous-partie Q et, s'il y a lieu, sous-partie O. À la lumière des résultats de cette évaluation et conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, la Commission devrait, si nécessaire, élaborer et soumettre sans tarder des propositions de modification des dispositions techniques pertinentes;

dans le cadre de la révision de certaines dispositions visées à l'article 8 bis, il convient de poursuivre sur la voie d'une harmonisation des exigences de formation de l'équipage de cabine arrêtées jusqu'à présent, afin de faciliter la libre circulation de l'équipage de cabine dans la Communauté. Il convient, à cet égard, d'examiner à nouveau la possibilité d'une plus grande harmonisation des qualifications de l'équipage de cabine;

Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ([1]),

▼B

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

([1]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

▼B

Article premier

▼M5

1. Le présent règlement porte sur l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile en ce qui concerne l'exploitation et l'entretien des aéronefs ainsi que les personnes et organismes concernés par ces tâches.

▼B

2. Les règles techniques et procédures administratives harmonisées, visées au paragraphe 1, sont applicables à tous les aéronefs utilisés par des opérateurs, tels que définis à l'article 2 point a), qu'ils soient immatriculés dans un État membre ou dans un pays tiers.

▼M5

3. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet du différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé.

4. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar est suspendue jusqu'à ce que soit mis en application le régime prévu dans la déclaration conjointe faite le 2 décembre 1987 par les ministres des Affaires étrangères du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni. Les gouvernements du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni informent le Conseil de la date de cette mise en application.

▼B

Article 2

Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) «opérateur»: une personne physique résidente dans un État membre ou une personne morale établie dans un État membre, qui utilise un ou plusieurs aéronefs, conformément à la réglementation applicable dans cet État membre; ou un transporteur aérien communautaire, tel que défini par la législation communautaire;

b) «produit»: un aéronef, un moteur, une hélice ou un équipement civil;

c) «équipement»: tout instrument, dispositif, mécanisme, appareil ou accessoire utilisé ou pouvant être utilisé pour l'exploitation d'un aéronef en vol, qu'il soit installé ou destiné à être installé dans un aéronef civil ou attaché à celui-ci, mais qui ne fait pas partie d'une cellule, d'un moteur ou d'une hélice;

d) «élément»: un matériau, composant ou sous-ensemble n'entrant pas dans les définitions figurant aux points b) ou c) et destiné à des aéronefs, à des moteurs, à des hélices ou à des équipements civils;

e) «certification» (d'un produit, d'un service, d'un organisme ou d'une personne): toute forme de reconnaissance légale que tel produit, service, organisme ou personne respectant les conditions applicables. Une telle certification comporte deux actes:

   i) l'acte permettant de contrôler que, techniquement, le produit, le service, l'organisation ou la personne respecte les conditions applicables; cet acte est dénommé «établissement des constats techniques»;

▼B

ii) l'acte de reconnaissance formelle de cette conformité aux conditions applicables par la délivrance d'un certificat, d'une licence, d'une approbation ou de tout autre document selon la forme requise par les lois et procédures nationales; cet acte est dénommé «établissement des constats légaux»;

f) «entretien»: l'ensemble des opérations de contrôle, d'entretien, de modification et de réparation effectuées pendant toute la durée de vie de l'aéronef de façon à assurer que l'aéronef reste conforme à la certification de type et présente en toutes circonstances un niveau de sécurité élevé; elle comporte notamment les modifications imposées par les autorités parties aux arrangements visés au point h), conformément aux concepts de contrôle de l'aptitude au vol;

g) «variante nationale»: une règle ou un règlement national imposé par un pays en complément d'un JAR ou en lieu et place de celui-ci;

h) «arrangements»: les arrangements conclus sous l'égide de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC) en vue de coopérer au développement et à la mise en œuvre de règles communes dans tous les domaines liés à la sécurité des aéronefs et à leur sécurité d'exploitation. Ces arrangements sont précisés à l'annexe I;

▼M5

i) «autorité» à l'annexe III: l'autorité compétente qui a délivré le certificat de transporteur aérien (CTA).

Article 3

1. Sans préjudice de l'article 11, les règles techniques et procédures administratives communes applicables dans la Communauté en ce qui concerne le transport commercial par avion sont celles spécifiées à l'annexe III.

2. Les références faites à la sous-partie M de l'annexe III ou à ses dispositions s'entendent comme faites à la partie M du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches ([1]), ou à ses dispositions correspondantes.

▼B

Article 4

▼M5

1. Pour les domaines non couverts par l'annexe III, des règles techniques et des procédures administratives communes sont adoptées sur la base de l'article 80, paragraphe 2, du traité. La Commission fait, le cas échéant et dans les meilleurs délais, les propositions appropriées dans ces domaines.

▼B

2. Avant l'adoption des propositions visées au paragraphe 1, les États membres peuvent appliquer les dispositions pertinentes des réglementations nationales en vigueur.

([1]) JO L 315 du 28.11.2003, p. 1.

▼B

Article 5

Les États membres veillent à ce que leurs autorités compétentes en matière d'aviation civile satisfassent aux conditions d'adhésion aux JAA, visées dans les arrangements, et signent sans réserve lesdits arrangements avant le 1er janvier 1992.

▼M5

Article 6

Les aéronefs exploités en vertu d'une autorisation octroyée par un État membre conformément aux règles techniques et procédures administratives communes peuvent être exploités dans les mêmes conditions dans d'autres États membres, sans que ces derniers n'imposent d'autres exigences techniques ou ne procèdent à une nouvelle évaluation.

Article 7

Les États membres reconnaissent la certification délivrée, conformément au présent règlement, par un autre État membre ou un organisme agissant en son nom, aux organismes ou personnes placés sous sa juridiction et sous son autorité, qui sont chargés de l'entretien de produits et de l'exploitation d'aéronefs.

Article 8

1. Les dispositions des articles 3 à 7 ne s'opposent pas à ce qu'un État membre puisse réagir immédiatement à un problème de sécurité concernant un produit, une personne ou un organisme relevant du présent règlement.

Si le problème de sécurité résulte de l'inadéquation du niveau de sécurité assuré par les règles techniques et procédures administratives communes, ou de lacunes dans ces règles et procédures, l'État membre informe immédiatement la Commission et les autres États membres des mesures prises et de leur motivation.

La Commission détermine, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, si l'inadéquation du niveau de sécurité ou une lacune dans les règles techniques et procédures administratives communes justifient le maintien des mesures adoptées en application du premier alinéa du présent paragraphe. En pareil cas, la Commission prend également les mesures nécessaires pour modifier les règles techniques et procédures administratives communes en question conformément à l'article 4 ou 11. Si les mesures prises par l'État membre sont considérées comme injustifiées, celui-ci retire les mesures en question.

2. Un État membre peut accorder des dérogations aux règles techniques et aux procédures administratives spécifiées dans le présent règlement en cas de circonstances opérationnelles imprévues et urgentes ou pour des besoins opérationnels d'une durée limitée.

La Commission et les autres États membres sont informés des dérogations accordées, dans la mesure où elles sont de nature répétitive ou si elles ont été accordées pour une durée supérieure à deux mois.

Lorsque la Commission et les autres États membres sont informés des dérogations accordées par un État membre conformément au deuxième alinéa, elle examine si les dérogations sont conformes aux objectifs de sécurité du présent règlement ou à toute autre disposition pertinente de la législation communautaire.

▼M5

Si elle constate que les dérogations accordées ne sont pas conformes aux objectifs de sécurité du présent règlement ou à toute autre disposition pertinente de la législation communautaire, la Commission décide de mesures de sauvegarde conformément à la procédure visée à l'article 12 bis.

En pareil cas, l'État membre concerné révoque la dérogation.

3. Dans les cas où un niveau de sécurité équivalent à celui atteint par l'application des règles techniques et procédures administratives communes figurant à l'annexe III peut être atteint par d'autres moyens, les États membres peuvent, sans discrimination en fonction de la nationalité des postulants et compte tenu de la nécessité de ne pas fausser le jeu de la concurrence, accorder leur approbation pour déroger à ces dispositions.

En pareil cas, l'État membre concerné notifie à la Commission son intention d'accorder son approbation, la motivation de cette dernière et les conditions prévues pour atteindre un niveau de sécurité équivalent.

La Commission engage, dans un délai de trois mois suivant la notification effectuée par un État membre, la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, afin de déterminer si l'approbation proposée de la mesure peut être accordée.

▼M6

En pareil cas, la Commission notifie la décision à tous les États membres, qui sont tous en droit d'appliquer cette mesure. Les dispositions pertinentes de l'annexe III peuvent également être modifiées conformément à l'article 11 de façon à refléter une telle mesure.

▼M5

Les articles 6 et 7 s'appliquent à la mesure en question.

4. Nonobstant les paragraphes 1, 2 et 3, un État membre peut adopter ou maintenir des dispositions se rapportant à l'OPS 1.1105, point 6, à l'OPS 1.1110, points 1.3 et 1.4.1, à l'OPS 1.1115 et à l'OPS 1.1125, point 2.1, figurant dans la sous-partie Q de l'annexe III, jusqu'à l'adoption de règles communautaires fondées sur des éléments scientifiques et sur les meilleures pratiques.

Un État membre informe la Commission des dispositions qu'il décide de maintenir.

En ce qui concerne les dispositions nationales qui dérogent aux dispositions de l'OPS 1 visées au premier alinéa et que les États membres comptent adopter après la date de mise en application de l'annexe III, la Commission engage, dans un délai de trois mois suivant la notification effectuée par un État membre, la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, afin de décider si ces dispositions respectent les objectifs de sécurité prévus par le présent règlement et par d'autres règles du droit communautaire et s'il est possible de les rendre applicables.

▼M6

En pareil cas, la Commission notifie la décision à tous les États membres, qui sont tous en droit d'appliquer cette mesure. Les dispositions pertinentes de l'annexe III peuvent également être modifiées conformément à l'article 11 de façon à refléter une telle mesure.

▼M5

Les articles 6 et 7 s'appliquent à la mesure en question.

Article 8 bis

1. Au plus tard le 16 janvier 2009, l'Agence européenne de la sécurité aérienne réalise une évaluation scientifique et médicale des dispositions de l'annexe III, sous-partie Q et, s'il y a lieu, sous-partie O.

▼**M5**

2. Sans préjudice de l'article 7 du règlement (CE) nº 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ([1]), l'Agence européenne de la sécurité aérienne assiste la Commission dans l'élaboration des propositions de modification des dispositions techniques applicables de l'annexe III, sous-partie O et sous-partie Q.

▼**B**

Article 9

Les États membres prennent les mesures nécessaires afin de coordonner leurs programmes de recherche destinés à améliorer la sécurité des aéronefs civils et de leur exploitation. Ils en informent la Commission. La Commission peut, après consultation des États membres, prendre toute initiative utile en vue de promouvoir ces programmes.

Article 10

Les États membres notifient à la Commission:

a) toute règle ou toute procédure nouvelle ou modifiée mise au point ou adoptée conformément aux procédures fixées dans les arrangements;

b) toute modification apportée aux arrangements;

c) les résultats des consultations engagées avec les milieux industriels et d'autres instances intéressées.

Article 11

▼**M6**

1. Les mesures visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, qui sont rendues nécessaires par le progrès scientifique et technique et qui modifient les règles techniques et les procédures administratives communes énumérées à l'annexe III, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3. Pour des raisons d'urgence impérieuses, la Commission peut avoir recours à la procédure d'urgence visée à l'article 12, paragraphe 4.

▼**B**

2. Si les modifications visées au paragraphe 1 comportent une variante nationale pour un État membre, la Commission statue conformément à la procédure prévue ►**M6** à l'article 12, paragraphe 3 ◄ sur l'inclusion de ladite variante dans les règles techniques et procédures administratives communes.

▼**M6**

Article 12

1. La Commission est assistée par le comité de sécurité aérienne, ci-après dénommé« comité».

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

([1]) JO L 240 du 7.9.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) nº 1701/2003 de la Commission (JO L 243 du 27.9.2003, p. 5).

▼M6

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

4. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1, 2, 4 et 6, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

▼M5

Article 12 bis

Dans le cas où il est fait référence au présent article, la procédure de sauvegarde prévue à l'article 6 de la décision 1999/468/CE s'applique.

Avant d'arrêter sa décision, la Commission consulte le comité.

La période prévue à l'article 6, point b), de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

Lorsqu'une décision de la Commission est déférée au Conseil par un État membre, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai de trois mois.

▼B

Article 13

1. Les États membres s'accordent mutuellement assistance pour l'application du présent règlement et le contrôle de celle-ci.

2. Dans le cadre de l'assistance mutuelle visée au paragraphe 1, les autorités compétentes des États membres se communiquent régulièrement toutes les informations disponibles concernant:

— les infractions au présent règlement commises par les non résidents et toute sanction appliquée pour de telles infractions,

— les sanctions appliquées par un État membre à ses résidents pour de telles infractions commises dans d'autres États membres.

Article 14

Le présent règlement entre en vigueur le 1er janvier 1992.

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

▼B

ANNEXE I

Arrangements visés à l'article 2 paragraphe 1 point h)

Arrangements Concerning the Development, the Acceptance and the Implémentations of Joint Aviation Requirements (Arrangements concernant l'élaboration, l'adoption et la mise en œuvre des JAR), conclus à Chypre le 11 septembre 1990.

▼M4

_____

▼M8

_____