

RÈGLEMENT (CE) N° 552/2004 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 10 mars 2004****concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien****(«règlement sur l'interopérabilité»)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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

2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») ⁽⁶⁾.

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

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽⁴⁾, au vu du projet commun approuvé le 11 décembre 2003 par le comité de conciliation,

(2) Le rapport du groupe de haut niveau sur le ciel unique européen a confirmé le besoin d'établir une réglementation technique sur la base de la «nouvelle approche» conformément à la résolution du Conseil du 7 mai 1985 concernant une nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de normalisation ⁽⁷⁾, et dans laquelle les exigences essentielles, les règles et les normes sont complémentaires et cohérentes.

considérant ce qui suit:

(3) Le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 («règlement-cadre») ⁽⁸⁾ établit le cadre pour la réalisation du ciel unique européen.

(1) Pour créer le ciel unique européen, il importe d'adopter des mesures en ce qui concerne les systèmes, leurs composants et les procédures associées pour assurer l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien dans des conditions qui soient compatibles avec la fourniture de services de navigation aérienne conformément au règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») ⁽⁵⁾ et avec l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien conformément au règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars

(4) Le rapport du groupe de haut niveau a confirmé que, même s'il y a eu des progrès ces dernières années en direction d'un fonctionnement sans solution de continuité du réseau européen de gestion du trafic aérien, la situation reste insatisfaisante, étant donné le faible niveau d'intégration entre les systèmes nationaux de gestion du trafic aérien et la lenteur de l'introduction des nouveaux concepts d'exploitation et des nouvelles technologies nécessaires pour fournir les capacités supplémentaires nécessaires.

(5) Le renforcement de l'intégration au niveau communautaire se traduirait par une efficacité accrue et une réduction des coûts en ce qui concerne l'acquisition et l'entretien des systèmes et par une meilleure coordination opérationnelle.

(1) JO C 103 E du 30.4.2002, p. 41.

(2) JO C 241 du 7.10.2002, p. 24.

(3) JO C JO C 278 du 14.11.2002, p. 13.

(4) Avis du Parlement européen du 3 septembre 2002 (JO C 272 E du 13.11.2003, p. 325), position commune du Conseil du 18 mars 2003 (JO C 129 E du 3.6.2003, p. 26) et position du Parlement européen du 3 juillet 2003 (non encore parue au Journal officiel). Résolution législative du Parlement européen du 29 janvier 2004 et décision du Conseil du 2 février 2004.

(5) Voir page 10 du présent Journal officiel.

(6) Voir page 20 du présent Journal officiel.

(7) JO C 136 du 4.6.1985, p. 1.

(8) Voir page 1 du présent Journal officiel.

- (6) La prédominance de spécifications techniques nationales utilisées pour les marchés publics a entraîné une fragmentation du marché des systèmes et ne facilite pas la coopération industrielle au niveau communautaire. Il en résulte que l'industrie est particulièrement touchée, car elle doit déployer des efforts considérables pour adapter ses produits à chaque marché national. Ces pratiques compliquent inutilement la mise au point et la mise en œuvre de nouvelles technologies et ralentissent l'introduction de nouveaux concepts d'exploitation qui sont nécessaires pour accroître la capacité.
- (7) Il est dès lors dans l'intérêt de toutes les parties concernées par la gestion du trafic aérien de mettre sur pied une nouvelle approche de partenariat permettant la participation équilibrée de tous, stimulant la créativité ainsi que le partage des connaissances, de l'expérience et des risques. Ce partenariat devrait viser à définir, en collaboration avec l'industrie, un ensemble cohérent de spécifications communautaires aptes à satisfaire un éventail de besoins le plus large possible.
- (8) Le marché intérieur constitue un objectif communautaire et les mesures arrêtées en vertu du présent règlement devraient donc contribuer à son développement progressif dans ce secteur.
- (9) Il convient par conséquent de définir les exigences essentielles qui s'appliqueront au réseau européen de gestion du trafic aérien, à ses systèmes, à leurs composants et aux procédures associées.
- (10) Des mesures d'exécution en matière d'interopérabilité devraient être adoptées pour les systèmes en tant que de besoin en vue de compléter ou de perfectionner la mise au point des exigences essentielles. Ces mesures devraient également être établies, le cas échéant, pour faciliter l'introduction coordonnée de nouveaux concepts d'exploitation agréés et validés ou de nouvelles technologies. Le respect de ces mesures devrait être assuré en permanence. Ces mesures devraient se fonder sur les règles et normes établies par des organisations internationales telles qu'Eurocontrol ou l'OACI.
- (11) L'élaboration et l'adoption de spécifications communautaires concernant le réseau européen de gestion du trafic aérien, ses systèmes, leurs composants et les procédures associées sont un moyen adéquat de définir les conditions techniques et opérationnelles nécessaires pour satisfaire aux exigences essentielles et aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité. Le respect de ces spécifications communautaires publiées, qui demeure librement consenti, crée une présomption de conformité avec les exigences essentielles et les mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité.
- (12) Il convient que les spécifications communautaires soient établies par les organismes de normalisation européens, en coopération avec l'Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile (Eurocae) et par Eurocontrol, conformément aux procédures générales de normalisation de la Communauté.
- (13) Les procédures régissant l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi de composants devraient reposer sur l'application des modules couverts par la décision 93/465/CEE du Conseil du 22 juillet 1993 concernant les modules relatifs aux différentes phases des procédures d'évaluation de la conformité et les règles d'apposition et d'utilisation du marquage «CE» de conformité, destinés à être utilisés dans les directives d'harmonisation technique⁽¹⁾. En tant que de besoin, ces modules devraient être étendus pour couvrir des exigences spécifiques des secteurs concernés.
- (14) Le marché concerné est petit et concerne des systèmes et des composants réservés presque exclusivement à la gestion du trafic aérien et non destinés au grand public. Il serait donc exagéré d'apposer le marquage «CE» sur les composants, car, sur la base de l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi, la déclaration de conformité du fabricant suffit. Cela devrait être sans incidence sur l'obligation, pour les fabricants, d'apposer le marquage «CE» sur certains composants pour certifier leur conformité avec d'autres dispositions communautaires qui les concernent.
- (15) La mise en service de systèmes de gestion du trafic aérien devrait être soumise à une vérification de la conformité aux exigences essentielles et aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité. Le recours à des spécifications communautaires crée une présomption de conformité aux exigences essentielles et aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité.
- (16) La pleine application du présent règlement devrait s'effectuer selon une stratégie de transition qui devrait viser à atteindre les objectifs du présent règlement sans créer d'entraves injustifiées du type coût-avantage à la conservation des infrastructures existantes.

⁽¹⁾ JO L 220 du 30.8.1993, p. 23.

(17) Dans le cadre de la législation communautaire applicable, il convient de tenir compte de la nécessité d'assurer:

- une harmonisation en ce qui concerne la disponibilité et l'efficacité d'utilisation du spectre des radiofréquences nécessaires à la mise en œuvre du ciel unique européen, y compris du point de vue de la compatibilité électromagnétique,
- la protection des services de sauvegarde de la vie contre les interférences nuisibles,
- une utilisation efficace et adaptée des fréquences exclusivement réservées au secteur de l'aviation et gérées par celui-ci.

(18) La directive 93/65/CEE du Conseil du 19 juillet 1993 relative à la définition et à l'utilisation de spécifications techniques compatibles pour l'acquisition d'équipements et de systèmes pour la gestion du trafic aérien⁽¹⁾ ne porte que sur les obligations incombant aux pouvoirs adjudicateurs. Le présent règlement a une portée plus vaste, en ce sens qu'il englobe les obligations incombant à tous les acteurs, à savoir les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, l'industrie et les aéroports, et qu'il permet la fixation de règles applicables à tous ainsi que l'adoption de spécifications communautaires qui, malgré leur caractère non contraignant, fournissent une présomption de conformité avec les exigences essentielles. La directive 93/65/CEE, la directive 97/15/CE de la Commission du 25 mars 1997 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 93/65/CEE du Conseil relative à la définition et à l'utilisation de spécifications techniques compatibles pour l'acquisition d'équipements et de systèmes pour la gestion du trafic aérien⁽²⁾ et les règlements de la Commission (CE) n° 2082/2000 du 6 septembre 2000 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 97/15/CE⁽³⁾ et (CE) n° 980/2002 du 4 juin 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2082/2000 portant adoption des normes Eurocontrol devraient dès lors être abrogés après une période transitoire

(19) Pour des motifs de sécurité juridique, il importe de faire en sorte que la teneur de certaines dispositions de la législation communautaire adoptée sur la base de la

directive 93/65/CEE reste en vigueur sans changement. L'adoption, au titre du présent règlement, de mesures d'exécution correspondant à ces dispositions nécessitera un certain laps de temps,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Champ d'application et objectif

1. Dans le cadre du champ d'application du règlement-cadre, le présent règlement concerne l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien.
2. Le présent règlement s'applique aux systèmes, à leurs composants et aux procédures associées spécifiés à l'annexe I.
3. Le présent règlement a pour objectif de réaliser l'interopérabilité entre les différents systèmes, composants et procédures associées du réseau européen de gestion du trafic aérien, en tenant dûment compte des règles internationales pertinentes. Le présent règlement vise également à assurer l'introduction coordonnée et rapide de nouveaux concepts d'exploitation agréés et validés ou de nouvelles technologies dans le domaine de la gestion du trafic aérien.

CHAPITRE II

EXIGENCES ESSENTIELLES, MESURES D'EXÉCUTION EN MATIÈRE D'INTEROPÉRABILITÉ ET SPÉCIFICATIONS COMMUNAUTAIRES

Article 2

Exigences essentielles

Le réseau européen de gestion du trafic aérien, ses systèmes, leurs composants et les procédures associées satisfont aux exigences essentielles. Ces exigences figurent à l'annexe II.

Article 3

Mesures d'exécution en matière d'interopérabilité

1. Les mesures d'exécution en matière d'interopérabilité sont établies dans tous les cas où il est nécessaire de réaliser, d'une manière cohérente, les objectifs du présent règlement.

(1) JO L 187 du 29.7.1993, p. 52. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

(2) JO L 95 du 10.4.1997, p. 16. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2082/2000 (JO L 254 du 9.10.2000, p. 1).

(3) JO L 254 du 9.10.2000, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 980/2002 (JO L 150 du 8.6.2002, p. 38).

2. Les systèmes, composants et procédures associées répondent aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité pendant tout leur cycle de vie.

3. Les mesures d'exécution en matière d'interopérabilité doivent notamment:

- a) déterminer toutes les exigences spécifiques qui complètent ou affinent les exigences essentielles, notamment en termes de sécurité, d'exploitation sans solution de continuité et de performance; et/ou
- b) décrire, si nécessaire, toutes les exigences spécifiques qui complètent ou affinent les exigences essentielles, notamment en ce qui concerne l'introduction coordonnée de nouveaux concepts d'exploitation agréés et validés ou de nouvelles technologies; et/ou
- c) déterminer les composants en rapport avec les systèmes; et/ou
- d) décrire les procédures spécifiques d'évaluation de la conformité faisant intervenir, le cas échéant, les organismes notifiés visés à l'article 8, sur la base des modules définis dans la décision 93/465/CEE et qui doivent être utilisés pour évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi de composants, ainsi que pour la vérification des systèmes; et/ou
- e) spécifier les conditions de mise en œuvre y compris, le cas échéant, la date à laquelle toutes les parties concernées doivent s'y conformer.

4. Lors de l'élaboration, de l'adoption et de la révision des mesures d'exécution en matière d'interopérabilité, il est tenu compte des coûts et des avantages estimés des solutions techniques permettant de s'y conformer, afin de déterminer la solution la plus viable, compte tenu de la nécessité de maintenir un niveau élevé de sécurité approuvé. Une évaluation des coûts et des avantages de ces solutions pour toutes les parties concernées est jointe à chaque projet de mesure d'exécution en matière d'interopérabilité.

5. Les mesures d'exécution en matière d'interopérabilité sont établies conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement-cadre.

Article 4

Spécifications communautaires

1. En vue de réaliser l'objectif poursuivi par le présent règlement, des spécifications communautaires peuvent être établies. Ces spécifications peuvent comprendre:

- a) les normes européennes pour les systèmes ou les composants, assorties des procédures pertinentes, élaborées par

les organismes européens de normalisation en collaboration avec Eurocae, dans le cadre d'un mandat de la Commission, conformément à l'article 6, paragraphe 4, de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques ⁽¹⁾, et en vertu des orientations générales de coopération entre la Commission et les organismes européens de normalisation signées le 13 novembre 1984,

ou

- b) les spécifications d'Eurocontrol pour les questions de coordination opérationnelle entre les prestataires de services de navigation aérienne, sur demande de la Commission conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement-cadre.

2. Sont réputés conformes aux exigences essentielles et/ou aux mesures d'exécution en matière d'interopérabilité, les systèmes et les procédures associées, ou les composants qui sont conformes aux spécifications communautaires pertinentes dont les numéros de référence ont été publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*.

3. La Commission publie les références des normes européennes visées au paragraphe 1, point a), au *Journal officiel de l'Union européenne*.

4. Les références aux spécifications d'Eurocontrol visées au paragraphe 1, point b), sont publiées par la Commission au *Journal officiel de l'Union européenne* conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement-cadre.

5. Lorsqu'un État membre ou la Commission estime que la conformité avec une spécification communautaire publiée ne garantit pas le respect des exigences essentielles et/ou des mesures d'exécution en matière d'interopérabilité que ladite spécification communautaire vise à couvrir, la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement-cadre s'applique.

6. En cas d'insuffisance des normes européennes publiées, un retrait partiel ou total des normes concernées des publications où elles figurent, ou leur modification, peuvent être décidés conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement-cadre après consultation du comité institué par l'article 5 de la directive 98/34/CE.

⁽¹⁾ JO L 204 du 21.7.1998, p. 37. Directive modifiée par la directive 98/48/CE (JO L 217 du 5.8.1998, p. 18).

7. En cas d'insuffisance des spécifications d'Eurocontrol publiées, un retrait partiel ou total des spécifications concernées des publications où elles figurent, ou leur modification, peuvent être décidés conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement-cadre.

CHAPITRE III

VÉRIFICATION DE LA CONFORMITÉ

Article 5

Déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi de composants

1. Les composants sont accompagnés d'une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi. Les éléments de cette déclaration figurent à l'annexe III.

2. Le fabricant, ou son mandataire établi dans la Communauté, garantit et déclare, au moyen d'une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, qu'il a appliqué les dispositions contenues dans les exigences essentielles et dans les mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité.

3. Sont réputés conformes aux exigences essentielles et aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité les composants qui sont accompagnés par une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi.

4. Les mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité identifient, le cas échéant, les tâches se rapportant à l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des composants qui doivent être accomplies par les organismes notifiés visés à l'article 8.

Article 6

Déclaration CE de vérification des systèmes

1. Les systèmes font l'objet d'une vérification CE par le prestataire de services de navigation aérienne, conformément aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité, en vue de s'assurer qu'ils répondent aux exigences essentielles du présent règlement et aux mesures d'exécution en matière d'interopérabilité, lorsqu'ils sont intégrés dans le réseau européen de gestion du trafic aérien.

2. Avant la mise en service d'un système, le prestataire de services de navigation aérienne concerné établit une déclaration CE de vérification confirmant la conformité et la soumet à l'autorité de surveillance nationale, accompagnée d'un dossier

technique. Les éléments de cette déclaration et du dossier technique sont définis à l'annexe IV. L'autorité de surveillance nationale peut exiger tout complément d'information nécessaire pour contrôler cette conformité.

3. Les mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité précisent, le cas échéant, les tâches se rapportant à la vérification des systèmes que doivent accomplir les organismes notifiés visés à l'article 8.

4. La déclaration CE de vérification est sans préjudice des évaluations que l'autorité de surveillance nationale peut être appelée à réaliser pour des motifs autres que l'interopérabilité.

Article 7

Sauvegardes

1. Lorsque l'autorité de surveillance nationale constate:

- a) qu'un composant accompagné d'une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, ou
- b) qu'un système accompagné d'une déclaration CE de vérification

n'est pas conforme aux exigences essentielles et/ou aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité, elle prend toutes les mesures nécessaires, en tenant dûment compte de la nécessité d'assurer la sécurité et la continuité des opérations, pour limiter le domaine d'application du composant ou du système concerné ou pour en interdire l'utilisation par les entités placées sous sa responsabilité.

2. L'État membre concerné informe immédiatement la Commission de toute mesure en ce sens, en indiquant les raisons pour lesquelles il les a prises et, en particulier, si selon lui, la non conformité aux exigences essentielles est due:

- a) à l'incapacité de satisfaire aux exigences essentielles;
- b) à l'application incorrecte des mesures d'exécution en matière d'interopérabilité et/ou des spécifications communautaires;
- c) à des lacunes dans les mesures d'exécution en matière d'interopérabilité et/ou les spécifications communautaires.

3. Dès que possible, la Commission consulte les parties concernées. Au terme de cette consultation, la Commission informe les États membres de ses conclusions et leur communique si elle estime que les mesures prises par l'autorité de surveillance nationale sont justifiées.

4. Lorsque la Commission constate que les mesures prises par l'autorité de surveillance nationale ne sont pas justifiées, elle demande à l'État membre concerné de veiller à ce qu'elles soient retirées au plus vite. Elle en informe immédiatement le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.

5. Lorsque la Commission constate que la non-conformité avec les exigences essentielles est due à l'application incorrecte des mesures d'exécution en matière d'interopérabilité et/ou des spécifications communautaires, l'État membre concerné prend les mesures appropriées à l'encontre de l'organe qui a délivré la déclaration de conformité ou d'aptitude à l'emploi ou la déclaration CE de vérification et en informe la Commission et les autres États membres.

6. Lorsque la Commission constate que la non-conformité avec les exigences essentielles est due à des lacunes dans les spécifications communautaires, les procédures visées à l'article 4, paragraphe 6 ou 7, sont d'application.

Article 8

Organismes notifiés

1. Les États membres notifient à la Commission et aux autres États membres les organismes qu'ils ont désignés pour accomplir les tâches se rapportant à l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visées à l'article 5, et/ou à la vérification visée à l'article 6, en indiquant le domaine de compétence de chaque organisme et son numéro d'identification obtenu de la Commission. La Commission publie au *Journal officiel de l'Union européenne* la liste des organismes, leurs numéros d'identification et leurs domaines de compétence, et tient cette liste à jour.

2. Les États membres appliquent les critères figurant à l'annexe V pour l'évaluation des organismes à notifier. Les organismes conformes aux critères d'évaluation prévus dans les normes européennes applicables sont réputés satisfaire auxdits critères.

3. Tout État membre annule la notification d'un organisme notifié si celui-ci ne remplit plus les critères figurant à l'annexe V. Il en informe immédiatement la Commission et les autres États membres.

4. Sans préjudice des exigences visées aux paragraphes 1, 2 et 3, les États membres peuvent décider de désigner en tant qu'organismes notifiés les organismes agréés conformément à l'article 3 du règlement sur la fourniture de services.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS FINALES

Article 9

Révision des annexes

En cas de progrès technique ou opérationnel, les annexes I et II peuvent être adaptées conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre.

Article 10

Dispositions transitoires

1. À partir du 20 octobre 2005, les exigences essentielles s'appliquent à la mise en service des systèmes et des composants du réseau européen de gestion du trafic aérien, sauf disposition contraire des mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité.

2. Tous les systèmes et composants actuellement en exploitation du réseau européen de gestion du trafic aérien devront être conformes aux exigences essentielles d'ici le 20 avril 2011, sauf disposition contraire des mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité.

3. Lorsque des systèmes du réseau européen de gestion du trafic aérien ont été commandés, ou que des engagements contractuels ont été signés à cet effet,

- avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement, ou, le cas échéant,
- avant la date d'entrée en vigueur d'une ou de plusieurs mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité,

de sorte que la conformité avec les règles essentielles et/ou avec les mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité ne peut pas être garantie dans le délai fixé au paragraphe 1, l'État membre concerné communique à la Commission des informations détaillées concernant les exigences essentielles et/ou les mesures d'exécution en matière d'interopérabilité pour lesquelles des incertitudes quant à la conformité ont été constatées.

La Commission consulte les parties concernées avant de statuer conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre.

*Article 11***Abrogation**

Les directives 93/65/CEE et 97/15/CE et les règlements (CE) n° 2082/2000 et n° 980/2002 sont abrogés le 20 octobre 2005.

*Article 12***Entrée en vigueur**

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

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

Fait à Strasbourg, le 10 mars 2004.

Par le Parlement européen

Le président

P. COX

Par le Conseil

Le président

D. ROCHE

ANNEXE I

LISTE DES SYSTÈMES POUR LES SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Aux fins du présent règlement, le réseau européen de gestion du trafic aérien est subdivisé en huit systèmes.

1. Systèmes et procédures utilisés pour la gestion de l'espace aérien.
 2. Systèmes et procédures utilisés pour la gestion des courants de trafic aérien.
 3. Systèmes et procédures utilisés pour les services de la circulation aérienne, en particulier les systèmes de traitement des données de vol, les systèmes de traitement des données de surveillance et les systèmes d'interface homme-machine.
 4. Systèmes et procédures pour les communications sol-sol, air-sol et air-air.
 5. Systèmes et procédures de navigation.
 6. Systèmes et procédures de surveillance.
 7. Systèmes et procédures utilisés pour les services d'information aéronautique.
 8. Systèmes et procédures pour l'exploitation des informations météorologiques.
-

ANNEXE II

EXIGENCES ESSENTIELLES**Partie A: Exigences générales**

Les exigences générales concernent l'ensemble du réseau et s'appliquent, en général, à chacun des systèmes énumérés à l'annexe I.

1. Exploitation sans solution de continuité

Les systèmes de gestion du trafic aérien et leurs composants doivent être conçus, construits, entretenus et exploités, conformément aux procédures appropriées et validées, de manière à assurer l'exploitation sans solution de continuité du réseau européen de gestion du trafic aérien à tout moment et lors de toutes les phases de vol. Une exploitation sans solution de continuité 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 permettant des performances d'exploitation communes approuvées pour l'ensemble ou certaines parties du réseau européen de gestion du trafic aérien.

2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation

Le réseau européen de gestion du trafic aérien, ses systèmes et leurs composants doivent soutenir, d'une manière coordonnée, de nouveaux concepts d'exploitation approuvés et validés qui améliorent la qualité et l'efficacité des services de navigation aérienne, notamment en ce qui concerne la sécurité et la capacité.

Le potentiel de nouveaux concepts, tels que la prise de décision en collaboration, l'automatisation accrue et de nouvelles méthodes de délégation de la responsabilité en ce qui concerne la séparation, sera examiné compte dûment tenu du progrès technique et de l'introduction sans risque de ces nouveaux concepts après validation.

3. Sécurité

Les systèmes et l'exploitation du réseau européen de gestion du trafic aérien doivent atteindre des niveaux élevés de sécurité approuvés. Des méthodes de gestion de la sécurité et d'information sont établies à cette fin.

En ce qui concerne les systèmes appropriés basés au sol, ou des parties de ces systèmes, ces niveaux de sécurité élevés sont renforcés par des filets de sauvegarde qui doivent répondre à des caractéristiques de performance communes approuvées.

Un ensemble harmonisé d'exigences de sécurité pour la conception, la mise en œuvre, l'entretien et l'exploitation des systèmes et de leurs composants doit être défini, pour l'exploitation aussi bien en mode normal qu'en mode dégradé, en vue d'atteindre les niveaux de sécurité approuvés pour toutes les phases de vol et pour l'intégralité du réseau européen de gestion du trafic aérien.

Les systèmes doivent être conçus, construits, entretenus et exploités, conformément aux procédures appropriées validées, de manière à ce que les tâches confiées au personnel de contrôle soient compatibles avec les capacités humaines — aussi bien en exploitation en mode normal qu'en mode dégradé — et avec les niveaux de sécurité requis.

Les systèmes doivent être conçus, construits, entretenus et exploités, conformément aux procédures appropriées validées, de manière à être protégés contre les interférences nuisibles dans des conditions d'exploitation normales.

4. *Coordination civile/militaire*

Le réseau européen de gestion du trafic aérien, ses systèmes et leurs composants doivent permettre la mise en œuvre progressive d'une coordination civile/militaire, dans la mesure nécessaire pour assurer une gestion efficace de l'espace aérien et des courants du trafic aérien ainsi que l'utilisation sûre et efficace de l'espace aérien par tous les usagers, dans le cadre de l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien.

À cette fin, le réseau européen de gestion du trafic aérien, ses systèmes et leurs composants doivent permettre l'échange en temps utile, entre les parties civiles et militaires, d'informations exactes et cohérentes concernant toutes les phases de vol.

Les exigences nationales en matière de sécurité devraient être prises en compte.

5. *Contraintes environnementales*

Les systèmes et l'exploitation du réseau européen de gestion du trafic aérien doivent tenir compte de la nécessité de réduire au maximum les incidences environnementales conformément à la législation communautaire.

6. *Principes d'architecture logique des systèmes*

Les systèmes doivent être conçus et intégrés progressivement dans le réseau européen de gestion du trafic aérien en vue de parvenir à une architecture logique validée qui soit cohérente, de plus en plus harmonisée et évolutive.

7. *Principes de construction des systèmes*

Les systèmes doivent être conçus, construits et entretenus selon de bons principes d'ingénierie, notamment ceux relatifs à la modularité, permettant l'interchangeabilité des composants, au degré élevé de disponibilité, à la redondance et à la tolérance aux pannes des composants critiques.

Partie B: Exigences spécifiques

Il s'agit d'exigences particulières à chacun des systèmes du réseau et qui complètent ou affinent les exigences générales.

1. *Systèmes et procédures utilisés pour la gestion de l'espace aérien*

1.1. *Exploitation sans solution de continuité*

Les informations relatives aux aspects pré tactiques et tactiques de la disponibilité de l'espace aérien doivent être fournies à toutes les parties concernées correctement et en temps utile, de manière à assurer une attribution et une utilisation efficaces de l'espace aérien par tous les usagers. À cet égard, les exigences nationales en matière de sécurité devraient être prises en compte.

2. *Systèmes et procédures utilisés pour la gestion des courants de trafic aérien*

2.1. *Exploitation sans solution de continuité*

Les systèmes et les procédures pour la gestion des courants de trafic aérien doivent permettre l'échange d'informations de vol stratégiques, pré tactiques et tactiques — selon les cas — qui soient exactes, cohérentes et utiles et couvrent toutes les phases de vol, et offrir des capacités de dialogue en vue d'une utilisation optimale de l'espace aérien.

3. *Systèmes et procédures utilisés pour les services de la circulation aérienne*

3.1. Systèmes de traitement des données de vol

3.1.1. Exploitation sans solution de continuité

Les systèmes de traitement des données de vol doivent être interopérables en permettant l'échange en temps utile d'informations exactes et cohérentes, ainsi que l'interprétation opérationnelle commune de ces informations, pour assurer une planification cohérente et compatible ainsi qu'une coordination tactique efficace sur le plan des ressources dans tout le réseau européen de gestion du trafic aérien durant toutes les phases de vol.

Afin d'assurer un traitement sûr, fluide et rapide des données dans tout le réseau européen de gestion du trafic aérien, les performances des systèmes de traitement des données de vol doivent être équivalentes et adaptées à un environnement donné (sol, région de contrôle terminale, en route), ayant des caractéristiques de trafic connues et étant exploité selon un concept d'exploitation agréé et validé, en particulier en ce qui concerne l'exactitude et la tolérance aux erreurs des résultats du traitement.

3.1.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation

Les systèmes de traitement des données de vol doivent permettre la mise en œuvre progressive de concepts d'exploitation avancés agréés et validés pour toutes les phases de vol.

Les caractéristiques des outils hautement automatisés doivent permettre un traitement pré-tactique et tactique cohérent et efficace des informations de vol dans des parties du réseau européen de gestion du trafic aérien.

Les systèmes embarqués et au sol, ainsi que leurs composants, répondant à de nouveaux concepts d'exploitation agréés et validés doivent être conçus, construits, entretenus et exploités, conformément aux procédures appropriées et validées, de manière à être interopérables et en permettant l'échange en temps utile d'informations exactes et cohérentes, ainsi qu'une interprétation commune de la situation opérationnelle actuelle et prévue.

3.2. Systèmes de traitement des données de surveillance

3.2.1. Exploitation sans solution de continuité

Les systèmes de traitement des données de surveillance doivent être conçus, construits, entretenus et exploités, conformément aux procédures appropriées et validées, de manière à assurer le niveau de performance et de qualité requis du service dans un environnement donné (sol, région de contrôle terminale, en route), ayant des caractéristiques de trafic connues, en particulier en ce qui concerne l'exactitude et la fiabilité des résultats calculés, l'exactitude, l'intégrité, la disponibilité, la continuité et la rapidité de l'information sur la position de contrôle.

Les systèmes de traitement des données de surveillance doivent permettre l'échange en temps utile d'informations pertinentes, exactes, compatibles et cohérentes entre elles pour assurer une exploitation optimale dans les différentes parties du réseau européen de gestion du trafic aérien.

3.2.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation

Les systèmes de traitement des données de surveillance doivent permettre la mise à disposition progressive de nouvelles sources d'informations de surveillance de manière à améliorer la qualité globale du service.

3.3. Systèmes d'interface homme-machine

3.3.1. Exploitation sans solution de continuité

Les interfaces homme-machine des systèmes terrestres de gestion du trafic aérien doivent être conçues, construites, entretenues et exploitées conformément aux procédures appropriées et validées, de manière à offrir à tout le personnel de contrôle un environnement de travail progressivement harmonisé — y compris les fonctions et l'ergonomie — qui permette de répondre aux performances requises pour un environnement donné (sol, région de contrôle terminale, en route) ayant des caractéristiques de trafic connues.

3.3.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation

Les systèmes d'interface homme-machine doivent permettre l'introduction progressive de nouveaux concepts d'exploitation agréés et validés ainsi qu'une automatisation accrue, de manière à faire en sorte que les tâches attribuées au personnel de contrôle restent compatibles avec les capacités humaines, aussi bien en mode d'exploitation normal qu'en mode d'exploitation dégradé.

4. *Systèmes et procédures de communication pour les communications sol-sol, air-sol et air-air*

4.1. Exploitation sans solution de continuité

Les systèmes de communications doivent être conçus, construits, entretenus et exploités, conformément aux procédures appropriées et validées, de manière à atteindre les performances requises dans un volume d'espace aérien donné ou pour une application spécifique, en particulier en ce qui concerne la durée du traitement des communications, leur intégrité, leur disponibilité et la continuité de la fonction.

Le réseau de communications du réseau européen de gestion du trafic aérien doit être conçu de manière à satisfaire aux exigences de qualité du service, de la couverture et de la redondance.

4.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation

Les systèmes de communications doivent permettre la mise en œuvre de concepts d'exploitation avancés agréés et validés pour toutes les phases de vol.

5. *Systèmes et procédures de navigation*

5.1. Exploitation sans solution de continuité

Les systèmes de navigation doivent être conçus, construits, entretenus et exploités conformément à des procédures appropriées et validées, de manière à répondre aux performances de navigation verticales et horizontales requises, notamment en termes de précision et de capacité fonctionnelle pour un environnement donné (sol, région de contrôle terminale, en route), ayant des caractéristiques de trafic connues et exploité selon un concept d'exploitation agréé et validé.

6. *Systèmes et procédures de surveillance*

6.1. Exploitation sans solution de continuité

Les systèmes de surveillance doivent être conçus, construits, entretenus et exploités, conformément à des procédures appropriées et validées, de manière à atteindre les performances requises dans un environnement donné (sol, région de contrôle terminale, en route), ayant des caractéristiques de trafic connues et exploité selon un concept d'exploitation agréé et validé, notamment en termes de précision, de couverture, de portée et de qualité du service.

Le réseau de surveillance du réseau européen de gestion du trafic aérien doit répondre aux exigences de précision, de rapidité, de couverture et de redondance. Le réseau de surveillance doit permettre le partage des données relatives à la surveillance afin d'améliorer l'exploitation dans tout le réseau européen de gestion du trafic aérien.

7. *Systèmes et procédures pour les services d'information aéronautique*

7.1. Exploitation sans solution de continuité

Une information aéronautique exacte, disponible en temps utile et cohérente doit être fournie progressivement sous forme électronique, sur la base d'un ensemble de données normalisé et approuvé d'un commun accord.

Une information aéronautique exacte et cohérente, concernant en particulier les composants ou les systèmes embarqués et au sol, doit être mise à disposition en temps utile.

7.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation

Une information aéronautique de plus en plus exacte, complète et à jour doit être mise à disposition et utilisée en temps utile pour soutenir l'amélioration continue de l'efficacité de l'utilisation de l'espace aérien et des aéroports.

8. *Systèmes et procédures pour l'utilisation des informations météorologiques*

8.1. Exploitation sans solution de continuité

Les systèmes et procédures pour l'utilisation des informations météorologiques doivent permettre d'améliorer la cohérence et la rapidité avec laquelle ces informations sont fournies ainsi que la qualité de leur présentation, grâce à l'utilisation d'un ensemble de données agréé.

8.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation

Les systèmes et les procédures pour l'utilisation des informations météorologiques doivent permettre d'améliorer les délais dans lesquels ces données sont disponibles et utilisables afin d'assurer l'amélioration constante de l'efficacité d'utilisation de l'espace aérien et des aéroports.

ANNEXE III

LES COMPOSANTS

Déclaration CE

- de conformité
- d'aptitude à l'emploi

1. *Les composants*

Les composants seront identifiés dans les mesures d'exécution en matière d'interopérabilité conformément aux dispositions de l'article 3 du présent règlement.

2. *Champ d'application*

La déclaration CE couvre:

- soit l'évaluation de la conformité intrinsèque d'un composant, pris isolément par rapport aux spécifications communautaires à respecter,
- soit l'évaluation/le jugement de l'aptitude à l'emploi d'un composant, pris dans son contexte de gestion du trafic aérien.

Les procédures d'évaluation appliquées par les organismes notifiés aux stades de la conception et de la production utiliseront les modules définis dans la décision 93/465/CEE, conformément aux conditions visées dans les mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité.

3. *Contenu de la déclaration CE*

La déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, ainsi que les documents d'accompagnement, doivent être datés et signés.

La déclaration doit être rédigée dans la même langue que celle utilisée pour les instructions et doit contenir les éléments suivants:

- les références au règlement,
- le nom et l'adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la dénomination sociale et l'adresse complète, et, dans le cas des mandataires, indiquer également la dénomination sociale du fabricant),
- description du composant,
- description de la procédure utilisée pour déclarer la conformité ou l'aptitude à l'emploi (article 5 du présent règlement),
- toutes les dispositions pertinentes auxquelles satisfait le composant, et notamment les conditions de son utilisation,
- le cas échéant, le nom et l'adresse de l'organisme ou des organismes notifié(s) intervenant dans la procédure appliquée en ce qui concerne la conformité ou l'aptitude à l'emploi, et date du certificat d'examen, avec, le cas échéant, la durée et les conditions de validité du certificat,
- le cas échéant, une référence aux spécifications communautaires respectées,
- l'identification du signataire habilité à prendre des engagements au nom du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté.

ANNEXE IV

LES SYSTÈMES

Déclaration CE de vérification des systèmes

Procédures de vérification des systèmes

1. *Contenu de la déclaration CE de vérification des systèmes*

La déclaration CE de vérification et les documents d'accompagnement doivent être datés et signés. Cette déclaration doit être rédigée dans la même langue que celle du dossier technique et doit contenir les éléments suivants:

- les références au règlement,
- le nom et l'adresse du prestataire de services de navigation aérienne (dénomination sociale et adresse complète),
- une description succincte du système,
- une description de la procédure utilisée pour déclarer la conformité du système (article 6 du présent règlement),
- le cas échéant, le nom et l'adresse de l'organisme notifié qui a accompli les tâches se rapportant à la procédure de vérification,
- les références des documents contenus dans le dossier technique,
- le cas échéant, les références des spécifications communautaires,
- toutes les dispositions provisoires ou définitives auxquelles les systèmes doivent être conformes, et notamment, le cas échéant, toutes les restrictions ou conditions d'exploitation,
- dans le cas d'une déclaration provisoire: la durée de validité de la déclaration CE,
- l'identification du signataire.

2. *Procédure de vérification pour les systèmes*

La vérification des systèmes est la procédure par laquelle un prestataire de services de navigation aérienne vérifie et certifie qu'un système est conforme au présent règlement et peut être mis en exploitation sur la base de ce dernier.

Le système est vérifié pour chacun des aspects suivants:

- la conception générale,
- le développement et l'intégration du système, avec notamment le montage des composants et les ajustements généraux,
- l'intégration du système opérationnel,
- le cas échéant, les dispositions de maintenance spécifiques du système.

Lorsque la participation d'un organisme notifié est requise par la mesure d'exécution pertinente en matière d'interopérabilité, cet organisme, après avoir accompli les tâches qui lui sont confiées conformément à ladite règle, établit un certificat de conformité se rapportant aux tâches accomplies. Ce certificat est destiné au prestataire de services de navigation aérienne. Ce prestataire établit alors la déclaration CE de vérification à l'intention de l'autorité de surveillance nationale.

3. *Dossier technique*

Le dossier technique accompagnant la déclaration CE de vérification doit contenir tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du système, notamment les conditions et les limites d'emploi, ainsi que, le cas échéant, les documents certifiant la conformité des composants.

Le dossier doit comporter au moins les documents suivants:

- l'indication des parties des spécifications techniques utilisées pour le marché d'acquisition qui assurent le respect des mesures d'exécution applicables en matière d'interopérabilité et, le cas échéant, les spécifications communautaires,
- la liste des composants visés à l'article 3 du présent règlement,
- des exemplaires de la déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi qui doit accompagner les composants précités conformément à l'article 5 du règlement, ainsi que, le cas échéant, un exemplaire du rapport des essais et des examens effectués par les organismes notifiés,
- lorsqu'un organisme notifié est intervenu dans la vérification du ou des systèmes, un certificat, qu'il aura contresigné, établissant que le système est conforme au présent règlement et signalant toute réserve enregistrée au cours de l'exécution des activités et non retirée,
- lorsqu'il n'y a pas eu intervention d'un organisme notifié, un rapport des essais et des configurations d'installation réalisées en vue d'assurer le respect des exigences essentielles et de toute exigence particulière contenue dans les mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité.

4. *Soumission*

Le dossier technique doit être annexé à la déclaration CE de vérification que le prestataire de services de navigation aérienne soumet à l'autorité de surveillance nationale.

Un exemplaire du dossier technique doit être conservé par le prestataire pendant toute la durée de vie du système. Il doit être envoyé à tout État membre qui en fait la demande.

ANNEXE V

LES ORGANISMES NOTIFIÉS

1. L'organisme, son directeur et le personnel responsable de l'exécution des contrôles ne peuvent être amenés à participer, que ce soit directement ou en qualité de mandataires, à la conception, à la fabrication, à la commercialisation ou à la maintenance des composants ou des systèmes, ou à leur utilisation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou le constructeur et cet organisme.
 2. L'organisme et le personnel responsable de l'exécution des contrôles doivent effectuer les contrôles avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus haute compétence technique possibles et ne doivent faire l'objet d'aucune pression ni mesure d'incitation, notamment de nature financière, qui pourrait affecter leur jugement ou les résultats de leur inspection, notamment de la part de personnes ou de groupes de personnes concernés par les résultats des contrôles.
 3. L'organisme doit employer le personnel nécessaire et posséder les moyens requis pour s'acquitter d'une manière adéquate des tâches techniques et administratives liées aux contrôles; il doit également avoir accès aux équipements nécessaires pour des contrôles exceptionnels.
 4. Le personnel responsable de l'inspection doit avoir:
 - une formation technique et professionnelle adéquate,
 - une connaissance satisfaisante des exigences des inspections qu'il effectue et une expérience adéquate de ces activités,
 - les aptitudes nécessaires pour établir les déclarations, les enregistrements et les rapports établissant que les inspections ont eu lieu.
 5. L'impartialité du personnel d'inspection doit être garantie. Sa rémunération ne doit pas être fonction du nombre d'inspections effectuées ni de leurs résultats.
 6. L'organisme doit contracter une assurance en responsabilité, sauf dans les cas où sa responsabilité est assumée par l'État membre conformément au droit national, ou lorsque l'État membre lui-même est directement responsable des inspections.
 7. Le personnel de l'organisme 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.
-