



CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 10 janvier 2012

ORDRE DU JOUR :

1. Examen des documents européens

COM (2011) 731 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL sur la mise en œuvre de la législation sur le ciel unique: le temps de la concrétisation

COM (2011) 828 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil

Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai des huit semaines a débuté le 14 décembre 2011 et prendra fin le 8 février 2012.

COM (2011) 827 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne

Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai des huit semaines a débuté le 7 décembre et prendra fin le 1er février.

COM (2011) 824 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil

Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai des huit semaines a débuté le 14 décembre 2011 et prendra fin le 8 février 2012.

COM (2011) 823 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Politique aéroportuaire de l'Union européenne : résoudre les problèmes de capacité et de qualité pour favoriser la croissance, la connectivité et la mobilité durable

2. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Ben Fayot (remplaçant M. Roger Negri), Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Paul Helminger, Mme Lydia Mutsch, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Max Nilles, M. Claude Waltzing, M. Sam Weissen, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Examen des documents européens

COM (2011) 731 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL sur la mise en œuvre de la législation sur le ciel unique : le temps de la concrétisation

Ce rapport a pour objet d'établir un état des lieux de la situation de la mise en œuvre de la législation sur le ciel unique.

A la suite du lancement de l'initiative « ciel unique européen » en 2000, la législation adoptée en 2004 a fait entrer la gestion du trafic aérien dans le champ de compétence de l'Union européenne afin de réduire la fragmentation de l'espace aérien européen et d'accroître sa capacité. Désormais, le cadre institutionnel évolue et il existe des normes en matière de sécurité et d'interopérabilité ainsi que des règles relatives à la gestion de l'espace aérien et des courants de trafic aérien.

Si le premier cadre législatif était nécessaire, il était néanmoins insuffisant. Par conséquent, un deuxième paquet législatif (« ciel unique européen II ») proposé par la Commission en juin 2008 a été adopté en novembre 2009 dans le but d'accélérer la mise en œuvre d'un ciel réellement unique à partir de 2012. Il repose sur cinq piliers : les performances, la sécurité, la technologie, les aéroports et le facteur humain.

Selon le rapport, le processus de mise en place du ciel unique européen se poursuit à un rythme soutenu. Si le niveau des progrès accomplis à ce jour dans la mise en œuvre du premier paquet législatif se situe en deçà des attentes initiales, la mise en œuvre simultanée de mesures clés du deuxième paquet devrait produire rapidement des effets bénéfiques importants. Les Etats membres sont invités à prendre des mesures à tous les niveaux afin de faire de ce processus un succès. L'Union doit mettre en place un système européen intégré de gestion du trafic aérien, un véritable réseau doté d'une structure de gouvernance unique et une capacité renforcée de surveillance et de réglementation.

Des mesures supplémentaires peuvent et doivent être développées, telles que la gestion des investissements pour que le déploiement du programme SESAR contribue aux performances du ciel unique européen en tant que réseau.

La présentation du document sous rubrique par un représentant du Ministère ne suscite pas de commentaire de la part des membres de la Commission du Développement durable.

COM (2011) 828 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil

Par le biais de la proposition de règlement sous rubrique, il est prévu d'harmoniser les règles et les procédures existant au sein de l'UE concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit. Le règlement proposé prévoit que la Commission européenne devra donner son accord préalable à toute décision nationale de restriction d'exploitation, transférant ainsi les compétences des Etats membres vers la Commission européenne, alors que la directive 2002/30/CE prévoit actuellement que les restrictions d'exploitation relèvent de la compétence exclusive des Etats membres.

La situation de restriction d'exploitation au Luxembourg est actuellement la suivante : il existe un « *night curfew* » entre 24:00 et 6:00 heures, c'est-à-dire que, bien que l'aéroport ne soit pas officiellement fermé, le trafic aérien n'y est pas autorisé pendant cette période. Le cas échéant, une autorisation spéciale est requise et une taxe de « vol de nuit » est perçue pour chaque atterrissage et décollage qui a lieu entre 24:00 et 6:00 heures.

La proposition de règlement sous rubrique prévoit ce qui suit :

- le principe de base est celui de la libre circulation, qui implique que chaque aéroport situé sur le territoire de l'UE doit être ouvert sans interruption ;
- il va de soi que des aménagements peuvent être apportés à ce principe de base, et ce notamment afin d'atténuer les effets indésirables du bruit généré par les aéronefs auprès de la population avoisinante. Dans ce cas, l'Etat membre devra prouver le caractère indispensable et inévitable de ces restrictions supplémentaires en attestant notamment avoir pris, au préalable, toutes les mesures antibruit nécessaires. D'autre part, l'Etat membre devra, selon la proposition de règlement, obtenir l'accord de la Commission européenne.

Monsieur le Ministre explique que, dans les faits, le Luxembourg n'a pas de problème avec cette proposition de règlement, car elle n'aura aucun impact sur la situation de restriction d'exploitation actuelle. Mais indépendamment de ce fait, il semble que le principe de subsidiarité soit violé.

A la suite de ces explications, il est procédé à un échange de vues quant à l'opportunité, pour la Chambre des Députés, de rédiger un avis motivé relatif au document COM (2011) 828. Dans ce contexte, les responsables du Ministère ont élaboré une proposition d'argumentaire en vue de la rédaction éventuelle de cet avis motivé. Pour les détails de cette proposition, il est prié de se reporter au document repris en annexe 1 du présent procès-verbal. De l'échange de vues susmentionné, il y a lieu de retenir ce qui suit :

- plusieurs membres de la Commission du Développement durable sont d'avis que la Commission européenne s'octroie un droit de regard en la matière, sans que ce gain de prérogatives ne soit ni justifié, ni correctement motivé. En effet, les gouvernements

nationaux sont, par définition, mieux à même d'apprécier les restrictions d'exploitation qui doivent être mises en place au sein des aéroports nationaux ;

- si, quant au fond, il est totalement d'accord avec les opinions exprimées ci-avant, un membre de la commission parlementaire soulève cependant une question d'opportunité. Si le Luxembourg rédigeait un avis motivé en la matière, il craint en effet que la Commission européenne ne s'aperçoive que le Luxembourg a mis en place une dérogation permanente en faveur des opérateurs locaux, notamment dans le domaine du fret et que, partant, elle ne puisse conclure à des pratiques de concurrence déloyale ;
- en réponse à cette intervention, les responsables du Ministère font savoir que le règlement grand-ducal du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg prévoit des dérogations permanentes d'atterrissage pour les compagnies aériennes ayant leur port d'attache à Luxembourg. Ils expliquent notamment que la très grande majorité des vols de nuit sont des vols retardés par rapport à leur horaire programmé. Ils croient donc que la crainte de se voir reprocher des pratiques de concurrence déloyale n'est pas justifiée. Des recherches supplémentaires seront cependant menées afin de s'en assurer ;
- plusieurs Etats membres auraient des critiques à émettre envers cette proposition de règlement. Cependant, à l'heure actuelle, aucun avis motivé n'a encore été rédigé et Monsieur le Ministre ignore quelle sera la position de ces pays lors du Conseil « Transports » ;
- Monsieur le Ministre fait quant à lui savoir que, lors du Conseil « Transports », il ne s'exprimera *a priori* pas en faveur de cette proposition de règlement. Par contre, il soulève lui aussi une question d'opportunité et se demande s'il ne devrait pas se réserver une marge de manœuvre afin de pouvoir mieux négocier un point bien plus essentiel pour les intérêts du pays (en l'occurrence, la proposition de règlement COM (2011) 824, discutée ci-dessous) ;
- la proposition de règlement sous rubrique et la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement sont deux instruments législatifs parallèles. L'établissement de « cartes de bruit » concernant l'aéroport de Luxembourg est en cours et ces cartes pourront, dès finalisation, être discutées avec les communes concernées.

Au terme de cet échange de vues, si tous les intervenants s'accordent sur le fait que la Commission européenne s'octroie, par le biais de cette proposition de règlement, des prérogatives injustifiées, ils s'interrogent pourtant sur la pertinence de rédiger un avis motivé.

Afin de ne pas prendre de décision qui pourrait d'une manière ou d'une autre se révéler contreproductive pour les intérêts du pays, Monsieur le Ministre propose de charger ses services d'analyser en détail la situation nationale actuelle. Les membres de la Commission conviennent donc de prendre une décision définitive en la matière au cours de leur réunion du 18 janvier prochain.

COM (2011) 827 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union Européenne

Par le biais du document sous rubrique, il est proposé de réviser le règlement (CEE) n°95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté.

Après avoir succinctement présenté ce document, les responsables du Ministère donnent à considérer que le texte ne viole pas le respect du principe de subsidiarité.

COM (2011) 824 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil

Le document COM (2011) 824 concerne les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union. Les services d'assistance en escale sont les services rendus sur l'aéroport à un transporteur aérien pour lui permettre d'exercer son activité (guidage au sol, nettoyage, ravitaillement en carburant, services de bagages,...).

Comme déjà évoqué au cours de la réunion du 4 janvier dernier, Monsieur le Ministre est d'avis que le document sous rubrique viole le principe de subsidiarité. Il explique brièvement que la directive actuellement en vigueur (directive 96/67/CE) prévoit un nombre minimal de deux prestataires de service dans les aéroports situés sur le territoire d'un Etat membre dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50.000 tonnes de fret, tandis que la proposition de règlement sous rubrique impose le passage du nombre minimal de prestataires de services de deux à trois dans les aéroports où le trafic annuel est supérieur ou égal à 5 millions de mouvements de passagers ou 100.000 tonnes de fret.

Le problème est d'autant plus grand que la directive actuelle n'impose qu'une obligation de moyens, alors que le futur règlement imposera une obligation de résultat. Pourtant, au regard des caractéristiques de l'aéroport de Luxembourg, le Grand-Duché peine déjà actuellement à trouver deux prestataires de services. La dernière soumission publique n'ayant donné aucun résultat, une nouvelle sera publiée prochainement. Monsieur le Ministre explique que l'adoption de ce règlement poserait donc un grave problème et engendrerait des difficultés pratiques pour le fonctionnement de l'aéroport national.

Au cours d'un bref échange de vues, il est constaté que :

- la proposition de règlement opère une distinction entre les mouvements de passagers et le fret. Le Luxembourg n'est concerné que pour le fret, étant donné que le nombre annuel de mouvements de passagers ne dépasse pas 1,8 million tandis que le volume de fret avoisine les 650.000 tonnes par an ;
- les très grands aéroports n'auront aucun problème à respecter le futur règlement. Au contraire, cette proposition de règlement serait impossible à mettre en œuvre au Luxembourg et risquerait de poser de réels problèmes d'un point de vue économique, tout en se révélant contreproductive. De l'avis de Monsieur le Ministre, le texte devrait prévoir une approche plus nuancée selon la taille de l'aéroport. De même, l'obligation de moyens devrait être maintenue, au lieu de la mise en place de l'obligation de résultats ;
- cette proposition de règlement n'est pas nécessaire. En effet, l'objectif de la Commission européenne, qui est notamment de créer une concurrence saine afin que les prix des services d'assistance en escale ne s'accroissent pas, a déjà été atteint grâce à la directive 96/67/CE.

Les responsables du Ministère mettent à disposition des membres de la commission parlementaire une proposition d'argumentaire en vue de la rédaction éventuelle d'un avis motivé. Pour les détails afférents, il est prié de se reporter au document repris en annexe 2 du présent procès-verbal. Les membres de la Commission conviennent de décider de l'opportunité de rédiger un avis motivé en la matière, au cours de leur réunion du 18 janvier prochain.

COM (2011) 823 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Politique aéroportuaire de l'Union européenne : résoudre les problèmes de capacité et de qualité pour favoriser la croissance, la connectivité et la mobilité durable

La communication sous rubrique part du constat que les aéroports jouent un rôle essentiel dans la chaîne de l'aviation, en faisant le lien entre les compagnies aériennes, d'une part, et les passagers et les clients des services de transport de marchandises, d'autre part. Ils occupent également une place de plus en plus importante dans l'économie européenne en offrant un large éventail de liaisons au sein de l'UE et en garantissant que l'Europe demeure connectée au reste du monde.

Dans ce contexte, il est établi qu'il est nécessaire de réformer les règles de l'UE pour stimuler la compétitivité des aéroports européens et éliminer les goulets d'étranglement de capacité, de sorte que l'efficacité de chaque maillon de la chaîne du transport aérien soit renforcée et que les voyageurs et les entreprises bénéficient d'un meilleur rapport qualité-prix. Le programme de travail 2011 de la Commission reconnaît également cette nécessité et préconise une utilisation plus optimale du réseau européen des aéroports afin de contribuer à exploiter le potentiel de croissance du marché. De par cette amélioration, l'UE sera mieux préparée pour progresser dans la voie des objectifs de la stratégie Europe 2020 et permettre une croissance durable grâce à une économie plus compétitive et efficace dans l'utilisation des ressources.

Le document sous rubrique décrit les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan d'action 2007 pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe. Il met également en lumière deux défis majeurs pour les aéroports européens : la capacité et la qualité. Il décrit ainsi le contexte des trois propositions législatives examinées ci-dessus, à savoir :

- la révision du règlement fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'UE ;
- l'abrogation de la directive 96/67/CE et son remplacement par un règlement relatif aux services d'assistance en escale dans les aéroports de l'UE ;
- l'abrogation de la directive 2002/30/CE et son remplacement par un règlement relatif aux restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'UE.

La présentation du document sous rubrique par un représentant du Ministère ne suscite pas de commentaire de la part des membres de la Commission du Développement durable.

*

Suite à la demande d'un membre de la Commission lors de la réunion du 4 janvier dernier, une liste des restrictions d'exploitation actuellement en vigueur à l'aéroport de Luxembourg a été établie et fait l'objet du document repris en annexe 3 du présent procès-verbal. Les responsables du Ministère présentent ce document. Au cours de cet exposé, ils détaillent

notamment les difficultés pratiques du fonctionnement du FABEC, le bloc d'espace aérien fonctionnel d'Europe Centrale.

2. Divers

Monsieur le Président indique aux membres de la Commission l'agenda des prochaines réunions de la Commission :

- le 18 janvier 2012 à 10h30 et à 14h00 ;
- le 19 janvier 2012 à 09h00 : réunion jointe de la Commission de la Santé et de la Sécurité sociale et de la Commission des Affaires intérieures, de la Grande Région et de la Police et de la Commission du Développement durable au sujet de l'analyse du test de résistance mené sur la Centrale nucléaire de Cattenom et des conclusions à en tirer ;
- le 1^{er} février à 10h30 ;
- le 2 février à 10h30 ;
- le 8 février à 10h30.

*

Le groupe parlementaire DP a introduit une demande de réunion jointe de la Commission du Développement durable et de la Commission des Classes moyennes et du Tourisme afin que les responsables gouvernementaux viennent informer la Chambre des Députés sur les détails de l'accord qui aurait été trouvé avec les promoteurs du projet de stade à Livange. Avec l'acquiescement du représentant du groupe parlementaire DP, il est retenu que cette réunion aura lieu lorsque les représentants du Gouvernement disposeront de plus de détails sur le sujet. Il est en outre retenu que la Commission des Classes moyennes et du Tourisme présidera cette réunion jointe, réunion à laquelle sera également associée la Commission de l'Education nationale, de la Formation professionnelle et des Sports.

Le groupe parlementaire *déi gréng* rappelle sa demande de convocation d'une réunion jointe de la Commission de l'Enseignement supérieur, de la Recherche, des Media, des Communications et de l'Espace et de la Commission de la Santé et de la Sécurité sociale et de la Commission des Affaires intérieures, de la Grande Région et de la Police et de la Commission du Développement durable et de la Commission du Travail et de l'Emploi au sujet des nouvelles dispositions en relation avec l'installation des émetteurs d'ondes électromagnétiques suite à l'application du règlement grand-ducal du 5 mai 2011 modifiant nomenclature et classification des établissements classés¹.

Luxembourg, le 25 janvier 2012

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

¹ Note du secrétariat : la réunion jointe aura lieu le 16 février 2011 à 10h30.

ANNEXE 1

Résolution

La Chambre des Députés

- considérant l'article 5, paragraphe 3, du Traité sur l'Union européenne (TUE) ;
- considérant l'article 168 du Règlement de la Chambre des Députés ;
- rappelant que la Commission du Développement durable a été saisie d'une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil ;
- prenant acte du fait que le délai du contrôle de la subsidiarité arrive à son terme en date du 8 février 2012 ;
- constatant que la Commission du Développement durable a adopté, lors de sa réunion du XXX, à l'unanimité un avis motivé au sujet de l'initiative législative précitée ;

décide de faire sien cet avis motivé de la Commission du Développement durable ayant la teneur suivante :

« La Commission du Développement durable exprime ses réserves au sujet de la proposition susmentionnée pour les raisons suivantes :

1. Remarques préliminaires

La situation de l'aéroport de Luxembourg en tant que seul aéroport à vocation commerciale du pays est particulière dans le cadre du réseau européen aéroportuaire. En effet, l'aéroport de Luxembourg compte parmi les aéroports d'importance régionale au niveau du nombre de passagers (1,6 -1,8 millions de passagers par an). En termes d'activités de fret, l'aéroport compte parmi les aéroports les plus importants en Europe avec un volume de fret avoisinant les 650.000 tonnes en 2011.

2. Les objectifs et la motivation de la proposition de règlement

a) Objectifs généraux et particuliers

L'exposé des motifs du règlement explique que l'objectif général de la proposition est d'
« *appliquer, de façon cohérente, des restrictions d'exploitation relatives au bruit dans l'UE en vertu de l'approche équilibrée, ce qui devrait fortement diminuer le risque de différends internationaux dans le cas où les mesures de réduction du bruit appliquées à des aéroports de l'Union auraient une incidence sur les activités de transporteurs de pays tiers.*

(...)

La présente proposition vise à consolider la logique de base de l'approche équilibrée de l'OACI en resserrant les liens entre ses piliers et en clarifiant les différentes étapes du processus décisionnel lorsque des restrictions d'exploitation sont envisagées ».

b) La motivation de la proposition

La Commission indique dans son exposé de motifs que *«Le règlement proposé abrogera la directive 2002/30/CE qui a contribué à régler un différend international et a amorcé l'harmonisation des politiques de gestion du bruit, notamment en traitant le problème posé par l'appareil le plus bruyant de l'époque. Toutefois, l'instrument doit être adapté aux exigences actuelles du système de transport aérien et au problème croissant des nuisances sonores.*

Le présent règlement garantira une consolidation du processus d'évaluation du bruit. Toutes les étapes du processus d'évaluation seront clarifiées afin d'assurer davantage de cohérence dans l'application de l'approche équilibrée au sein de l'Union. Toutefois, cette proposition n'impose pas d'objectifs qualitatifs en matière d'émissions sonores, lesquels continuent à découler des règles nationales et locales existantes. En revanche, son but est de mettre en place un système facilitant la réalisation de ces objectifs qualitatifs de la manière la plus efficiente possible. »

3. Choix des instruments

L'instrument proposé est un règlement.

Conformément à l'exposé des motifs de la proposition *«D'autres moyens ne seraient pas appropriés pour les raisons suivantes:*

- a) *L'objet du règlement est une méthode d'évaluation du bruit. Seul un règlement garantit la pleine harmonisation de cette méthode;*
- b) *la méthode d'évaluation proposée est suffisamment souple pour être applicable à tout aéroport spécifique et ne préjuge pas du niveau de protection désiré que les États membres souhaitent garantir à leurs citoyens ou du choix effectif de mesures efficaces. »*

4. Principe de subsidiarité

Le principe de subsidiarité s'applique, la proposition ne relevant pas de la compétence exclusive de l'Union européenne. L'exposé des motifs de la proposition conclut à son respect en les termes suivants :

« Les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les seuls États membres.

L'action européenne permettra de mieux réaliser les objectifs de la proposition pour les raisons suivantes:

- a) une approche harmonisée des restrictions d'exploitation relatives au bruit dans le cadre du processus de gestion du bruit participe à l'amélioration de la performance environnementale des opérations de transport aérien et crée un environnement d'exploitation plus prévisible pour les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroport. En outre, la méthode d'évaluation harmonisée devrait réduire le risque d'introduction de distorsions de concurrence entre aéroports ou entre compagnies aériennes et de mise en œuvre de mauvaises pratiques, qui pourraient influencer non seulement sur les capacités d'un aéroport donné, mais aussi sur l'efficacité de l'ensemble du réseau aérien;*
- b) une telle approche offre davantage de solutions efficaces aux problèmes environnementaux à proximité des aéroports et prévient la prolifération de différentes exigences en matière de bruit pour les exploitants qui, par définition, évoluent dans un réseau international. »*

5. Analyse du respect du principe de subsidiarité

a) Objectifs du principe de subsidiarité

Dans le cadre des compétences non exclusives de l'Union, le principe de subsidiarité, inscrit dans le TUE, définit les conditions dans lesquelles l'Union dispose d'une priorité d'action par rapport aux États membres.

Conformément à l'article 5, paragraphe 3, du TUE l'intervention des institutions de l'Union au nom du principe de subsidiarité suppose qu'outre l'obligation d'être en présence d'une compétence mixte, soient réunies les conditions de nécessité (les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être atteints d'une manière satisfaisante par les États membres) et de valeur ajoutée ou efficacité économique (l'action peut être mieux réalisée, en raison de ses dimensions ou de ses effets, par une intervention de l'Union).

Outre la légitimation de l'intervention de l'Union, il s'agit de protéger la capacité de décision et d'action des États membres afin de rapprocher l'exercice des compétences au niveau le plus près possible des citoyens.

A côté du principe de subsidiarité, le principe de proportionnalité régit l'exercice des compétences de l'Union européenne.

b) Disposition du règlement susceptible de non respect du principe de subsidiarité

Si la Commission du Développement durable peut se déclarer d'accord avec la justification de l'action de l'Union afin d'avoir une approche harmonisée pour l'introduction des restrictions d'exploitation, elle estime cependant qu'une disposition de

la proposition de règlement n'est pas compatible avec les principes de subsidiarité et de proportionnalité.

Droit de regard de la Commission européenne (art. 10)

L'article 10 intitulé « Droit de regard » dispose que :

- « 1. *À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, et sans préjudice d'une procédure de recours pendante, la Commission peut examiner une décision instituant une restriction d'exploitation, préalablement à sa mise en œuvre. Lorsque la Commission est d'avis que la décision ne respecte pas les exigences du présent règlement, ou est contraire au droit européen, elle peut suspendre la décision.*
2. *Les autorités compétentes transmettent à la Commission des informations attestant le respect du présent règlement.*
3. *Conformément à la procédure consultative exposée à l'article 13, paragraphe 2, la Commission détermine si l'autorité compétente concernée peut poursuivre l'introduction de la restriction d'exploitation, en tenant compte en particulier des critères de l'annexe II. La Commission communique sa décision au Conseil et à l'État membre concerné.*
4. *Si aucune décision n'a été adoptée par la Commission six mois après réception des informations visées au paragraphe 2, l'autorité compétente peut appliquer la décision instituant une restriction d'exploitation. »*

Si en principe une plus grande harmonisation dans la gestion du bruit aéroportuaire conformément aux normes établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être acceptée, le fait d'octroyer un droit de veto suspensif à la Commission européenne ne respecte pas le principe de nécessité ni celui de plus-value qui justifierait une intervention de la Commission européenne concernant l'introduction d'une restriction d'exploitation.

La décision de l'introduction d'une restriction d'exploitation, qui est définie comme une « *mesure antibruit qui limite l'accès à un aéroport ou en réduit la capacité optimale* » devrait rester *in fine* du ressort des autorités nationales, alors qu'elles sont les plus proches des potentiels parties intéressées par une telle mesure à savoir les citoyens résidant à proximité des aéroports et représentés au sein d'associations locales, les aéroports et les exploitants d'aéronefs.

Le cadre européen actuel a par ailleurs bien fonctionné depuis l'introduction de la directive 2002/30/CE et s'il existe dans l'exposé des motifs de la Commission une énumération des restrictions d'exploitation en vigueur dans les différents pays et la remarque que « *la méthode d'évaluation harmonisée devrait réduire le risque d'introduction de distorsions de concurrence entre aéroports ou entre compagnies aériennes et de mise en œuvre de mauvaises pratiques* », la Commission a manqué de

motiver la nécessité de son intervention concernant son droit de veto en l'absence d'une défaillance du mécanisme actuellement en place notamment au Luxembourg.

S'ajoute que si la Commission estime dans son exposé des motifs que la proposition de règlement « *permet aux États membres de tenir compte de situations spécifiques en vue d'élaborer des solutions appropriées aux problèmes liés au bruit pour chaque aéroport donné. Les propositions ne préjugent pas des objectifs environnementaux désirés ou des mesures concrètes qui ont été prises.* » le texte de l'article 10 est beaucoup plus évasif en ce que la Commission tient compte « *en particulier des critères de l'annexe II.* »

Concernant le recours à un règlement au lieu d'une directive, celui-ci peut parfaitement se justifier pour imposer une méthode particulière d'évaluation du bruit à respecter au niveau local, tel qu'indiqué par la Commission, mais il ne se justifie pas pour la disposition sous avis.

Considérant que l'article 11 (6) de la Constitution luxembourgeoise dispose que « *La liberté du commerce et de l'industrie, l'exercice de la profession libérale et du travail agricole sont garantis, sauf les restrictions garanties par la loi* », un abandon de compétence à l'exécutif européenne serait à considérer comme une immixtion inacceptable dans la prérogative du législateur, actuellement seul compétent pour arrêter une restriction d'exploitation sur un aéroport.

Au vu de ce qui précède, la disposition projetée s'avère être incompatible avec le principe de subsidiarité préénoncé.

ANNEXE 2

Résolution

La Chambre des Députés

- considérant l'article 5, paragraphe 3, du Traité sur l'Union européenne (TUE) ;

- considérant l'article 168 du Règlement de la Chambre des Députés ;

- rappelant que la Commission du Développement durable a été saisie d'une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union en abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil ;

- prenant acte du fait que le délai du contrôle de la subsidiarité arrive à son terme en date du 1^{er} février 2012 ;

- constatant que la Commission du Développement durable a adopté, lors de sa réunion du XXX, à l'unanimité un avis motivé au sujet de l'initiative législative précitée ;

décide de faire sien cet avis motivé de la Commission du Développement durable ayant la teneur suivante :

« La Commission du Développement durable exprime ses réserves au sujet de la proposition susmentionnée pour les raisons suivantes :

1. Remarques préliminaires

La situation de l'aéroport de Luxembourg en tant que seul aéroport à vocation commerciale du pays est particulière dans le cadre du réseau européen aéroportuaire. En effet, l'aéroport de Luxembourg ne se situe pas dans la catégorie des grands aéroports européens, n'atteignant guère 1,8 millions de passagers par an. En termes d'activités de fret cependant, l'aéroport compte parmi les aéroports les plus importants en Europe avec un volume de fret avoisinant les 650.000 tonnes en 2011.

Du fait qu'il est le seul aéroport du pays il doit accueillir toutes les infrastructures techniques et opérationnelles essentielles pour un aéroport d'une importance nationale (aviation de passagers et de fret, aviation d'affaires, aviation générale, aviation humanitaire, support pour les activités policières et militaires). Sa capacité d'accueil est cependant limitée du fait de sa situation d'extension limitée (il est encerclé par une vallée au sud de la piste et des routes nationales, voire l'autoroute sur les autres côtés). En raison de cette configuration et des servitudes aéronautiques applicables ces infrastructures sont toutes situées sur une bande de terrain d'une largeur réduite de quelque 300 m autour de la piste.

2. Les objectifs et la motivation de la proposition de règlement

a) Objectifs généraux et particuliers

L'exposé des motifs du règlement explique que l'objectif général de la proposition est d'« améliorer l'efficacité et la qualité globale des services d'assistance en escale au profit des usagers (compagnies aériennes) et des utilisateurs finals (passagers et commissionnaires de transport) dans les aéroports de l'Union européenne ».

Ce même exposé des motifs énumère parmi les objectifs particuliers « de faire en sorte que les compagnies aériennes disposent d'un choix accru de solutions d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union européenne¹ ».

b) La motivation de la proposition

La Commission indique dans son exposé de motifs que « D'après diverses évaluations de la directive effectuées ..., la directive a permis d'atteindre les principaux objectifs recherchés de la libéralisation du marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union: le nombre de prestataires de services a augmenté et les prix de l'assistance en escale ont généralement baissé. En outre, d'après les compagnies aériennes, la qualité du service s'est améliorée avec l'élargissement du choix entre prestataires concurrents.

Depuis l'adoption de la directive en 1996, les conditions d'exercice des services d'assistance en escale ont connu une évolution spectaculaire. Dans un contexte de croissance rapide du trafic aérien et de contraintes de capacité, la question de l'efficacité et de la qualité des services fournis dans les aéroports, y compris les services d'assistance en escale, se pose avec une acuité renouvelée et accrue. »

Il ressortirait cependant de la consultation que le cadre juridique actuel n'est plus adapté aux besoins. « Le problème étant double: i) la fourniture des services d'assistance en escale manque d'efficacité, en raison de barrières à l'entrée et de l'expansion du transport aérien, et ii) la qualité globale des services ne suit pas l'évolution des besoins en matière de fiabilité, de résilience, de sécurité et de sûreté, ainsi que de protection de l'environnement. »

Plus loin dans l'exposé des motifs la Commission rappelle que « Le 24 janvier 2007, elle a adopté un rapport sur l'application de la directive, qui a confirmé que les principaux objectifs de cette dernière avaient été atteints, tout en constatant l'existence de tendances négatives. »

3. Choix des instruments

L'instrument proposé est un règlement.

¹ Point 1.3. de la proposition de règlement.

Conformément à l'exposé des motifs de la proposition « *Les autres instruments ne seraient pas adéquats. Compte tenu du besoin récent de normes de qualité minimale harmonisées dans les aéroports pour mettre en œuvre l'approche «porte-à-porte» de la gestion du trafic aérien, et d'une harmonisation plus poussée des conditions d'accès au marché pour assurer une concurrence plus équitable sur le marché de l'assistance en escale, la souplesse qu'a apportée le choix d'une directive en 1996 n'est plus appropriée. Il faut un instrument juridique d'application générale.*

Un règlement répond au besoin d'harmonisation des marchés de l'assistance en escale au niveau de l'UE, étant donné que le manque d'harmonisation a été décrit comme un problème. La plupart des difficultés que pose le cadre juridique actuel sont liées à des divergences de mise en œuvre entre les États membres.

Ainsi, l'instrument juridique le plus approprié est le règlement, car les autres solutions ne permettraient pas d'atteindre les objectifs poursuivis. »

4. Principe de subsidiarité

Le principe de subsidiarité s'applique, la proposition ne relevant pas de la compétence exclusive de l'Union, l'exposé des motifs conclut à son respect en les termes suivants :

« Les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres, étant donné que les compagnies aériennes opèrent au sein d'un marché unique de l'aviation et que les prestataires de services en escale déploient également leurs activités sur un marché européen ou international. Le cadre applicable aux services d'assistance en escale ne peut être réglementé à un niveau inférieur. Toute action isolée à l'échelon des États membres risque de nuire au fonctionnement du marché intérieur.

Une action de l'Union européenne est mieux à même de réaliser les objectifs de la proposition. Les règles européennes relatives aux services d'assistance en escale constituent un complément essentiel à la législation européenne qui sous-tend le marché intérieur du transport aérien; en effet, l'existence d'un système équitable, transparent et non discriminatoire pour la fourniture de services d'assistance en escale est essentielle pour garantir l'efficacité et la qualité de ces services, qui jouent un rôle vital dans la chaîne de l'aviation. »

5. Analyse du respect du principe de subsidiarité

a) Objectifs du principe de subsidiarité

Dans le cadre des compétences non exclusives de l'Union, le principe de subsidiarité, inscrit dans le TUE, définit les conditions dans lesquelles l'Union dispose d'une priorité d'action par rapport aux États membres.

Conformément à l'article 5, paragraphe 3, du TUE l'intervention des institutions de l'Union au nom du principe de subsidiarité suppose qu'outre l'obligation d'être en

présence d'une compétence mixte, soient réunies les conditions de nécessité (les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être atteints d'une manière satisfaisante par les États membres) et de valeur ajoutée ou efficacité économique (l'action peut être mieux réalisée, en raison de ses dimensions ou de ses effets, par une intervention de l'Union).

Outre la légitimation de l'intervention de l'Union, il s'agit de protéger la capacité de décision et d'action des États membres afin de rapprocher l'exercice des compétences au niveau le plus près possible des citoyens.

A côté du principe de subsidiarité, le principe de proportionnalité régit l'exercice des compétences de l'Union européenne.

b) Disposition du règlement susceptible du non respect du principe de subsidiarité

Si la Commission du Développement durable peut se déclarer d'accord avec la justification de l'action de l'Union afin d'harmoniser les règles d'accès au marché de l'assistance en escale et d'améliorer le système en place qui fut l'objet d'une directive adoptée en 1996 et d'une loi de transposition en droit luxembourgeois datant du 19 mai 1999, elle estime cependant que plusieurs dispositions (interliées) de la proposition de règlement ne sont pas compatibles avec les principes de proportionnalité et de subsidiarité.

Passage du nombre minimal des prestataires de services à trois dans les grands aéroports (art. 6 (2))

L'article 6 (2) dispose que :

« Dans les aéroports visés au paragraphe 1, les États membres peuvent limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir les catégories suivantes de services d'assistance en escale:

- (a) assistance «bagages»;*
- (b) assistance «opérations en piste»,*
- (c) assistance «carburant et huile»;*
- (d) assistance «fret et poste» en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'aéronef.*

Toutefois, les États membres ne limitent pas ce nombre à moins de deux prestataires pour chaque catégorie de services ou, dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 5 millions de mouvements de passagers ou 100 000 tonnes de fret depuis au moins trois années, à moins de trois prestataires pour chaque catégorie de services. »

Si l'on peut être d'accord avec une obligation de moyen afin d'avoir deux prestataires de services dans un aéroport dont le trafic est de 50.000 tonnes, tel que c'est le cas actuellement dans le contexte de la directive 96/67/CE, il n'en est pas ainsi avec l'obligation de résultat d'avoir au moins trois prestataires de services pour chacun des quatre catégories de services restreints visés au paragraphe 1 pour un aéroport avec un trafic annuel supérieur à 100.000 tonnes de fret.

Cette manière de procéder et d'imposer par un règlement directement applicable, et sans mesure de transposition dans le droit national, un nombre minimal d'opérateurs à atteindre et ce quelque soit la situation locale en termes économiques et d'espace ne répond pas aux critères de subsidiarité ni de proportionnalité.

En effet, l'objectif envisagé d'amélioration de l'efficacité et de la qualité globale peut être atteint par d'autres mesures au niveau national que celle d'augmenter le nombre de prestataires à un minimum de trois (principe de subsidiarité), comme par exemple la liberté de l'assistance aux tiers des assistants en escale agréés sans obligation d'atteindre un nombre particulier d'assistants en escale, tenant ainsi compte des différents types d'aéroports concernés.

S'ajoute qu'outre le fait que l'imposition de ce nombre n'est pas nécessaire, il n'apporte pas de plus-value relative à l'objectif général recherché d'augmentation de la qualité et de l'efficacité.

Au contraire, imposer en tout cas trois prestataires de services risque d'être contreproductif puisque deux opérateurs devront se partager la part du marché sujet à concurrence après que le plus grand opérateur (qui au Luxembourg est responsable pour quelque 75 % du fret traité) ait choisi un assistant en escale.

Un développement économique durable pour ces deux opérateurs est d'autant plus irréaliste que plusieurs aéroports européens, dont l'aéroport de Luxembourg, ont fait l'expérience de fortes difficultés dans la recherche ou le remplacement d'un 2^{ème} prestataire de service en matière de fret, sachant que la volatilité de ce marché est très grande. Il s'ajoute que dans les aéroports, comme celui de l'Aéroport de Luxembourg, où seul un des deux seuils est dépassé et le fret est transbordé quasi exclusivement par des avions all-cargo, peu de synergies opérationnelles sont possibles et une opération performante est très difficile à maintenir.

S'ajoute à cela que deux opérateurs opérant en-dessous du seuil de masse critique et générant des parts de marchés très fluctuantes ne peuvent pas garantir des niveaux stables de qualité et de performance augmentant de la sorte, au lieu de diminuer, les problèmes de qualité des services et de sécurité des opérations aéroportuaires au détriment des usagers de l'aéroport et de l'entité gestionnaire. Ceci est surtout le cas dans un aéroport avec des goulets d'étranglement au niveau des infrastructures sur terre tel que l'aéroport de Luxembourg.

Concernant le recours à un règlement au lieu d'une directive, il convient de noter que le choix de cet instrument juridique, s'il peut être justifié pour le respect dans les aéroports européens de normes de qualité minimales, ne se justifie pas pour la disposition sous avis.

Considérant que l'article 11 (6) de la Constitution luxembourgeoise dispose que « *La liberté du commerce et de l'industrie, l'exercice de la profession libérale et du travail agricole sont garantis, sauf les restrictions garanties par la loi* », un abandon de compétence à l'exécutif européenne serait à considérer comme une immixtion inacceptable dans la prérogative du législateur, actuellement seul compétent pour arrêter une restriction afférente.

Au vu de ce qui précède, la disposition projetée, et conformément au principe *accessorium sequitur principale* (l'accessoire suit le régime juridique du principal), les dispositions connexes, dont notamment l'article 14 relatif aux dérogations, s'avèrent être incompatibles avec le principe de subsidiarité préénoncé.

ANNEXE 3

Restrictions à l'aéroport de Luxembourg ELLX :

Type de restriction	Base
Aéronefs figurant sur la liste noire de l'EU	ER2111/2005
Avions de type F nécessitent une autorisation spéciale sauf B748F	AIP
* aéronefs ultra longs tels que B773, B77W et A346 pourraient causer des problèmes au roulage (une étude de roulage devrait être réalisée)	Remarque DG
Aéronefs sans radio prohibé	AIP
Parachutage prohibé	AIP
Vols acrobatiques prohibés	AIP
Vols en ballons prohibés sauf en transit	AIP
Aéronefs répondant aux normes ICAO Annexe 16 Chap.2 prohibés (après 28.03.2012) (chapter 2 = Type certificate before 06.11.1977) B707 ; DC8 ; B727 ; B3737-200* ; B747-100 ; B747-200* ; B747-300* ; DC9 ; * Certaines versions	AIP + EU DR 2002/30 Loi 01 ^{er} Août 2007
Ultralégers et planeurs interdit	Art. 2 RGD
Vols d'essais d'aéronefs prototype interdit	Art. 2 RGD
Opérations CAT II / III soumises à autorisation du Ministre	Art. 6 RGD
Vol d'entraînement uniquement pour registre LX	Art. 12 RGD
Vol d'entraînement en aéronef multi moteurs pas autorisés les dimanches et jours fériés.	Art.12 RGD
Dérogation vol de nuit uniquement pour des aéronefs répondant aux normes ICAO Annexe 16 Chap.3	Art. 14 RGD
Essais moteurs en conformité à la PTO	Art. 16 RGD
Essais moteurs uniquement du Lun-Ven 07h00-21h00 et Sam 08h00-20h00 Interdit dimanche et jours fériés	Art. 17 RGD
Essais moteurs d'aéronefs multi moteurs uniquement autorisés dans la zone essais moteurs	Art. 18 RGD
Ascensions de ballons captifs défendues dans chaque secteur d'approche à l'aérodrome	Art. 5 RM Ballons

N.B.

RGD = Règlement grand-ducal modifié du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg

RM Ballons= Règlement ministériel du 01^{er} mars 1988 déterminant les conditions d'utilisation et d'exploitation des aérostats et des cerfs-volants.

● Process for FAB establishment

- Regulation (EC) 550/2004
 - » sets deadline 4 December 2012 for FAB implementation
 - » provides the legal basis for a consultation of interested parties
- Commission Regulation (EU) 176/2011
 - » requires that MS jointly provide a set of information and documentation to interested parties at the latest by 24 June 2012

● Consultation of Interested Parties

- EASA
- Other Member States

- PRB
- NM
- ICB
- Airspace users ...
- Staff representative bodies

● Results of bilateral meetings

- overall meetings were very constructive and useful
- significant amount of effort dedicated to FABs by MS
 - in line with bottom-up approach
- need to make best use of the consultation + observation process
- existence of difficulties (political commitment, governance models, specific issues...) still to be resolved in number of cases
- EC has emphasised specifically several requirements

● Progress on information to be provided Overview

- good progress in many cases on institutional requirements¹
- further work is required on substantive ATM requirements² in many cases
 - » at this stage lack of maturity of FABs in operational terms, as observed in current results of 1st Reference Period of Performance Scheme

● Institutional arrangements Overview

EC priority areas

1. Priority must be maintained on production of all agreements¹
2. MSs are reminded of:
 - the supervision agreement²; and
 - the joint designation of air traffic service providers³

1. in case those documents are not yet available
2. Article 2(3) of Regulation (EC) 550/2004
3. Article 8(5) of Regulation (EC) 550/2004

roadmaps for FAB establishment explained

● FAB safety case & optimum use of airspace

Priority areas

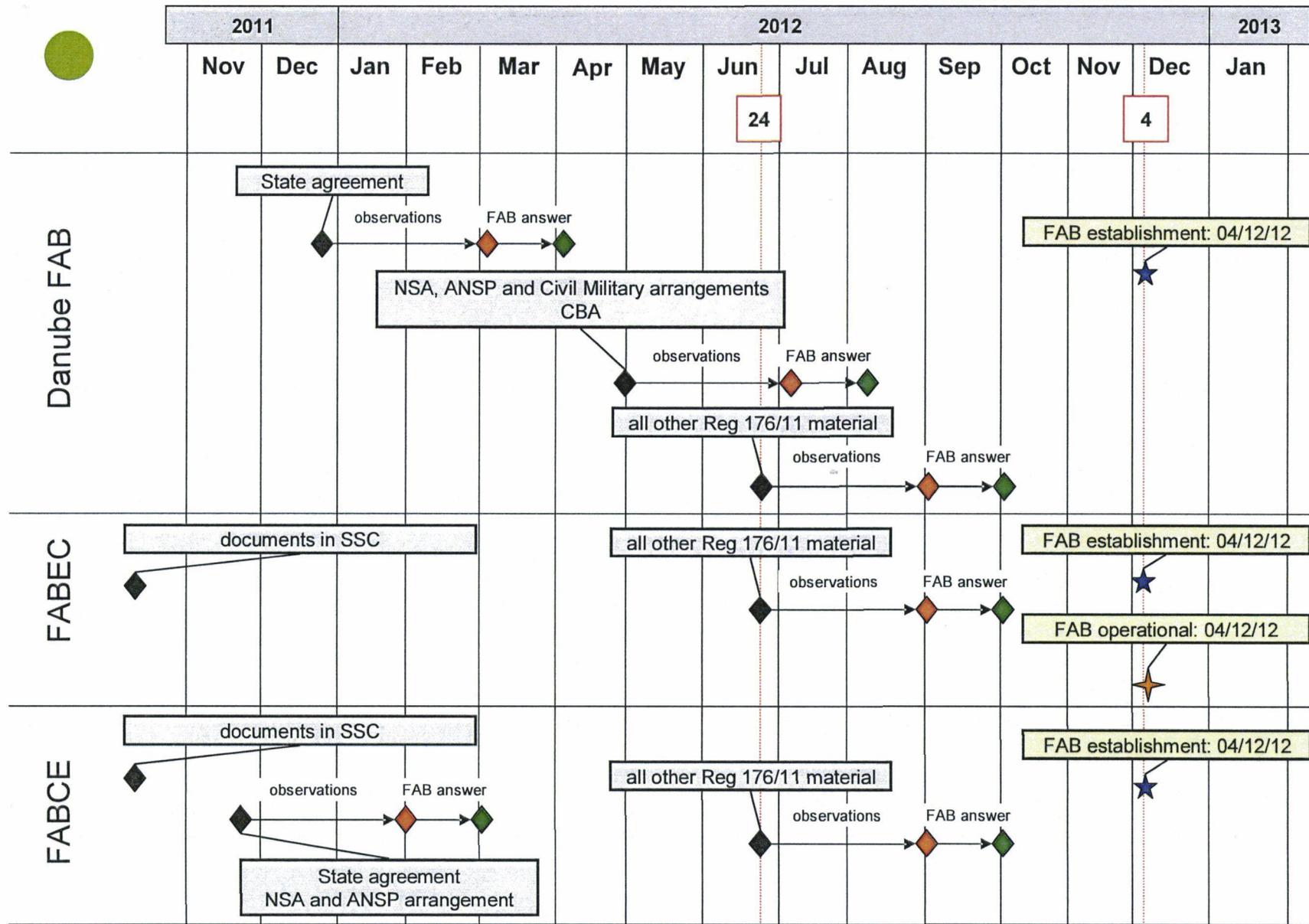
1. MSs are reminded to demonstrate that establishment of the FAB avoids degradation of safety performance within the FAB¹
2. Implementation of free routing is recommended, since achieving optimum use of airspace without it may be harder to demonstrate
3. Inter-FAB efficiency is an overarching criterion for the whole of Article 9a(2)²

1. Point 1(c) of Annex Part Two, Regulation (EU) 176/2011
2. Article 9a of Regulation (EC) 550/2004

● Overall added value

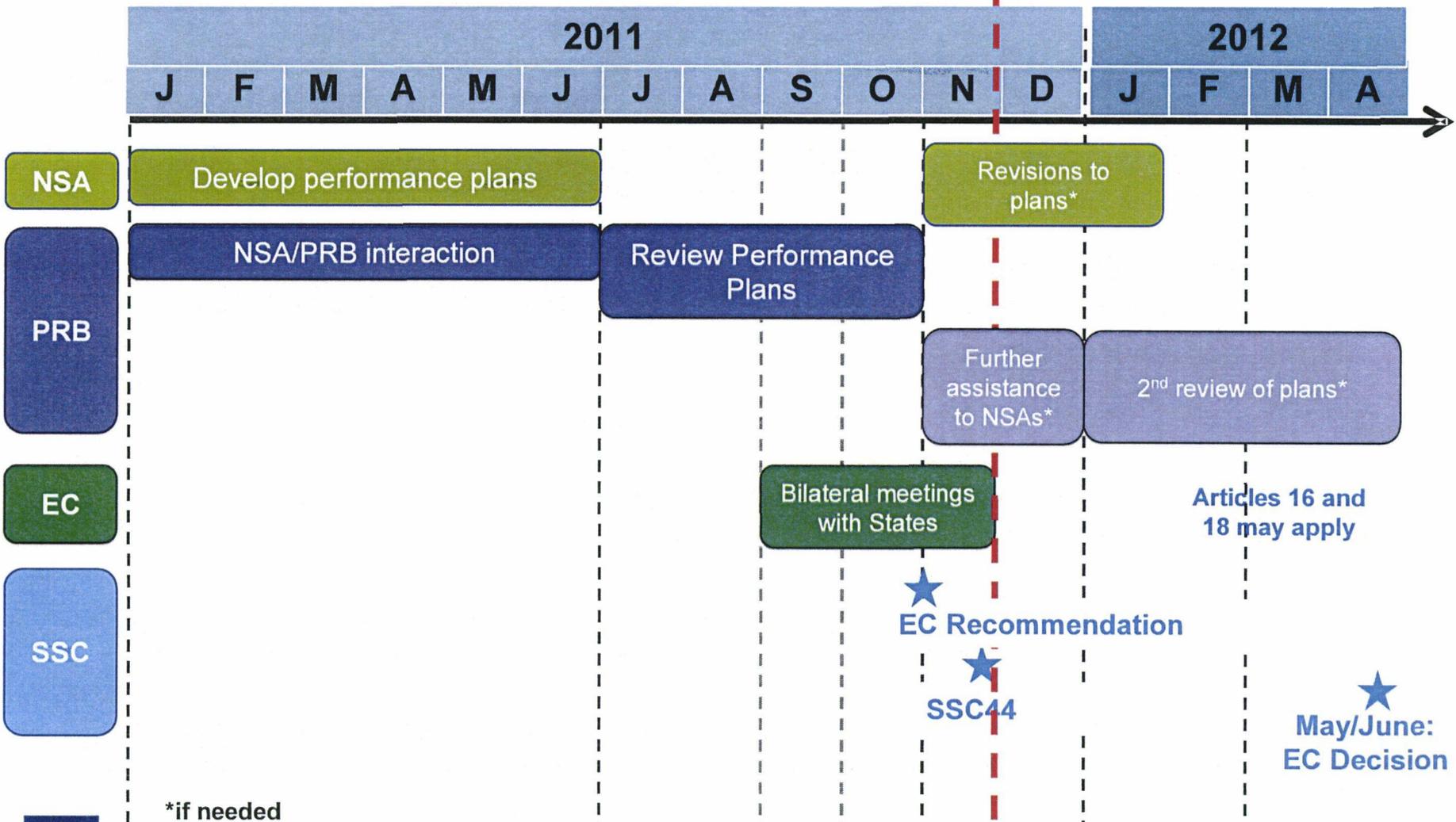
Priority areas

4. Common procurement of technical systems appears to be a valid enabler of optimum use of technical resources
5. Common training contributes to human resources optimisation.
6. It is essential that cost-benefit analyses used for the assessment of FABs in 2012 against Regulations be fully up-to date and come with valid underlying assumptions, reflecting current economics
7. *'in respect of FABs (...), Member States shall make reasonable efforts to agree on common principles for charging policy'**



RP1 Timing

Today





EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE
EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

ATM safety - EASA update on ATM/ANS rulemaking activities

***SES Committee 44
29-30 November 2011***

Your safety is our mission.
easa.europa.eu



SES implementation & EASA



EASA rulemaking objectives

➤ **Mission:**

- **To establish and maintain a high uniform level of civil aviation safety (and environmental compatibility)**

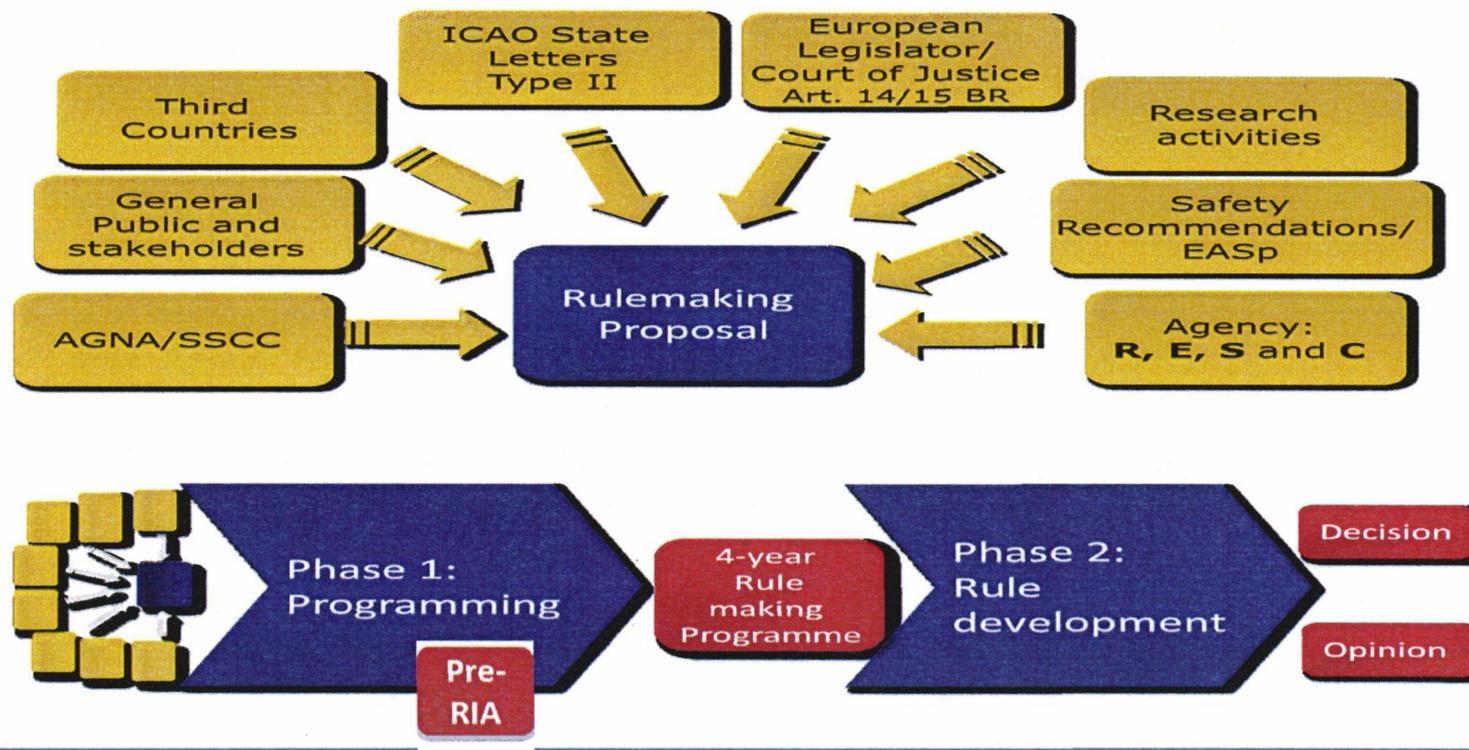
➤ **Other objectives:**

- **Free movement of goods, persons and services**
- **Cost efficiency of regulatory processes**
- **Effective uniform implementation of ICAO SARPs (ICAO Convention)**
- **Promoting Community views at the global level**



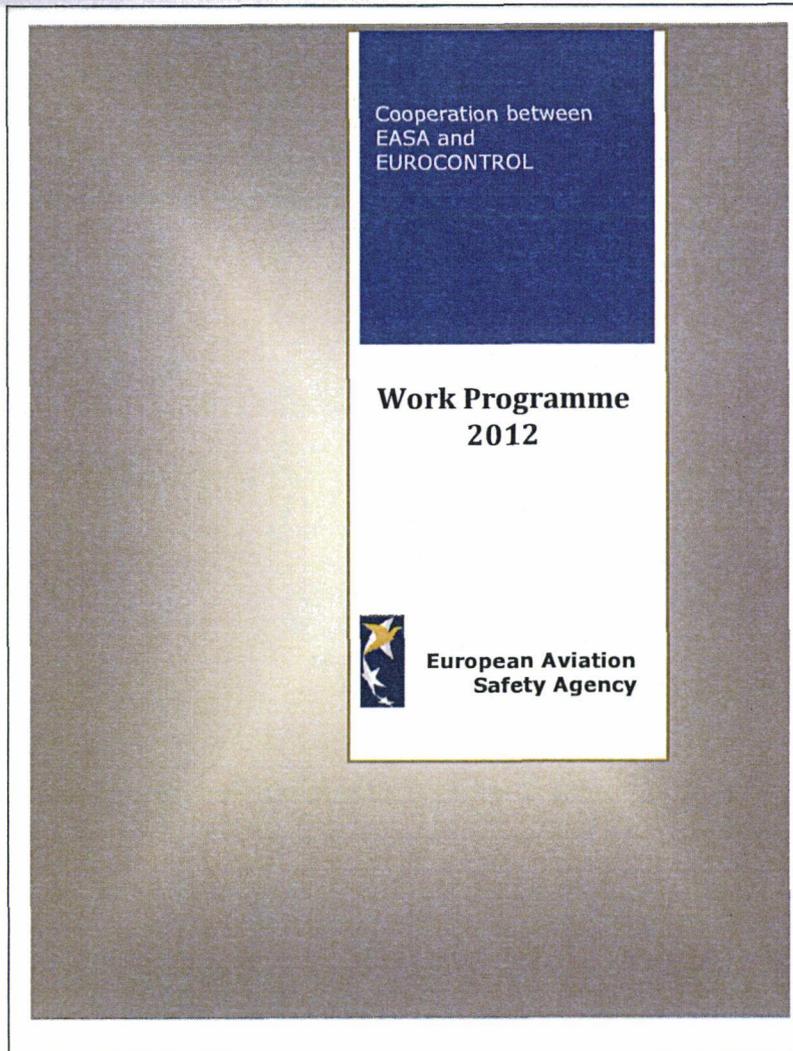
Review of EASA rulemaking process

- SES safety pillar = EASA -> Regulatory Roadmap
- Reinforce risk/evidence based rulemaking -> RM process review





EASA/EUROCONTROL WP2012



EASA/EUROCONTROL WP 2012

Support in:

- Rulemaking
- Standardisation Audits
- (Certification/oversight of organisations)
- Oversight of Network Manager
- Safety advice on SESAR
- Environmental Studies
- Provision & Analysis of Safety Data
- Other ad-Hoc support areas

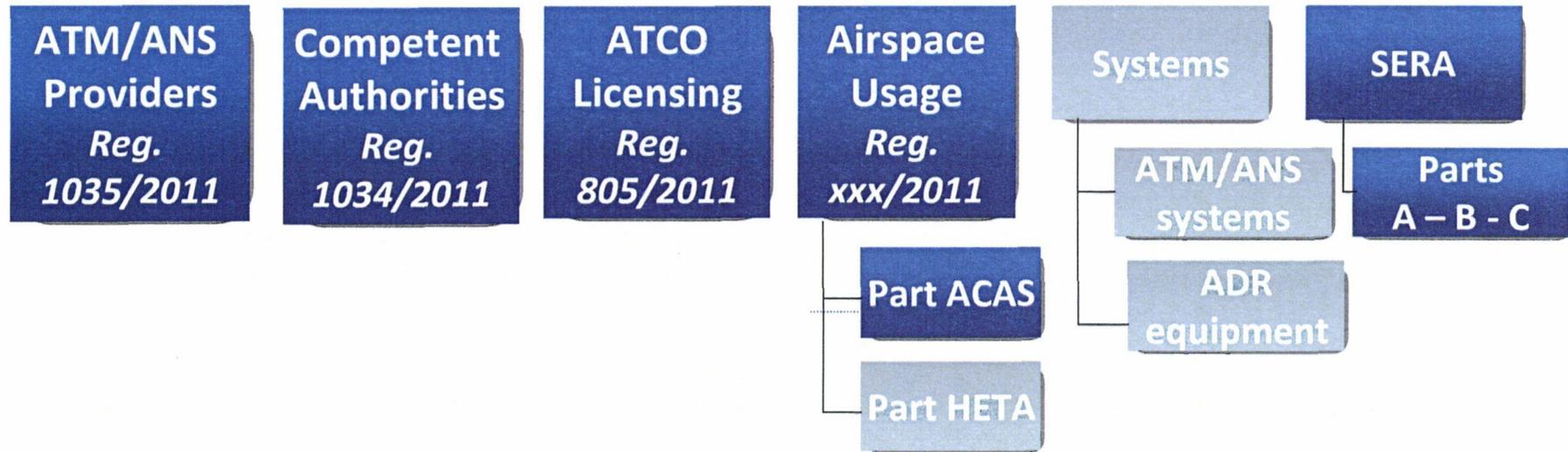


ATM Rulemaking deliverables



ATM rulemaking - structure

Basic Regulation (as amended by Reg 1108/2009)



 *on-going task*

 *not initiated*



ATM rulemaking deliverables

- Regulation 805/2011 on ATCO licensing (fast-track)
 - Published in EU OJ → Entered into force on 31/08/2011

- Reg. 1035/2011 on Common Requirements & 1034/2011 on ATM/ANS Safety Oversight (fast-track)
 - Published in EU OJ → Entered into force on 07/11/2011

- SES ATM Performance Scheme (safety KPIs)
 - Regulation (amend.) 1216/2011 published in EU OJ on 25.11.
 - NPA on AMC/GM in consultation -> EASA Opinion to be issued by Dec 2011

- EASA Opinion on SERA-B issued on 14.11.



Forthcoming ATM Rulemaking



ATM Rulemaking - forthcoming deliverables

- **Reg. on Airspace usage requirements - Sub-Part ACAS II (Opinion 05/2010)**
 - **To be published in EU OJ & enter into force by Dec 2011**
 - **AMC/GM (air-crew training) & SIB (Safety Information Bulletin) on ATS aspects**

- **SES ATM Performance Scheme (safety KPIs)**
 - **AMC/GM: EASA Opinion & ED Decision in Dec 2011**

- **HETA (Harmonised European Transition Altitude)**
 - **A-NPA (incl. RIA) in Feb 2012 -> (poss.) IR ToR to be issued (Q1/2012)**

- **AMC/GM - SERA Part A, B & draft Part C**

- **Implement Basic Regulation Art. 8b (ATM/ANS) -> planning (phase 2)**



ATM Rulemaking – planning (phase 2)

ATM/ANS Rulemaking - planning (phase 2)

rulemaking 'driver'

Implementation of BR (Essential Requirements)

Implement SES (Framework Reg. Art13a)

Reaction on safety recommendations (or other needs)

Rulemaking Inventory

pre-RIA

Fast-track IRs

On-going BR tasks (NPAs in 2012)

Remaining BR tasks (ToR in 2012)

- IR on ACAS II
- AMC/GM on Safety KPI
- A-NPA on HETA
- PBN safety requirements

- IR on HETA (ATM.006)
- IR ACAS II on smaller a/c
- ATCO CQB (initial training)
- ...

 on-going task

 not started



Other regulatory measures by EASA



Other regulatory measures by EASA (1)

➤ Other rulemaking measures

- Issuing AMC/CS/GM (if necessary) to clarify and facilitate compliance
- Procedures (Art 14) for flexibility provisions (exemptions, ELOS, ...)

➤ Standardisation inspections start from 2012 onwards

- To ensure safe and uniform application and to reinforce NSAs
- Annual programme approved (EASA MB)
- Pre-visit questionnaires and checklists ready (incl. ATM performance scheme)
- 6 (+3) team leaders trained, pool of team members trained (... and more)
- Working Arrangements for ATM/ANS visits signed with 12 (of 14) non-EU States



Other regulatory measures by EASA (2)

- **Act as competent authority (pan-European & 3rd country organisations)**
 - Network Manager: oversight scope agreed, initial audit planned (DSS support)
 - EGNOS (ESSP): 1 year transition period, preparation and observing (with DGAC)
 - Initial contacts - EAD, GALILEO,...

- **Certification – issues related to ‘single verification’ of airborne equipment**
 - Regulation 29/2009 on data link services
 - Several airborne data link installations do not comply with Reg. 29/2009 due to direct references to ED documents (e.g. ED-120) -> ‘2 different verifications’
 - ‘Short-term’ mitigation (exemption/deviation/amendment) under evaluation
 - In the ‘medium term’ referencing to industrial standards to be re-evaluated

- **International cooperation;**
 - Regulatory ‘convergence’ with FAA (and poss. others) considered
 - ICAO compliance – compliance matrix and EU-level differences



Aerodromes

- **Common European safety rules for aerodromes;**
 - ADR.001 - Requirements for ADR operator organisations and competent authorities
 - ADR.002 - Requirements for ADR operations
 - ADR.003 - Requirements for ADR design
- **Plan & progress;**
 - RM groups have finished their work
 - EASA internal consultation on-going -> expected NPA publication by 2011 (= ahead of schedule)
 - Planning - 1 year to prepare Opinions + 1 year/comitology (as BR)
- **Launch of postponed tasks tbd (Apron management services, ADR equipment and Heliports)**



EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE
EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

**Thank you for your
attention**

Your safety is our mission.
easa.europa.eu