



AVIS N° 05/2011

DE L'AGENCE EUROPEENNE DE LA SECURITE AERIENNE

du 14 novembre 2011

concernant un règlement de la Commission établissant les exigences en matière de services dans la navigation aérienne et modifiant le règlement (UE) N° .../... de la Commission établissant des règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant les règlements (CE) N° 2096/2005, (CE) N° 1794/2006, (CE) N° 730/2006, (CE) N° 1033/2006 et (UE) N° 255/2010

«Règles de l'air européennes normalisées (SERA), partie B»

«Exigences en matière de services de navigation aérienne»

Résumé

Le présent avis contient une version préliminaire de la modification de l'article 2 des modalités d'exécution (IR) des règles SERA ainsi qu'une version préliminaire de la modification de l'annexe aux modalités d'exécution (IR) des règles SERA.

Les exigences proposées reprennent la teneur des dispositions des annexes 11 et 3 de l'OACI qui contiennent les «règles de l'air».

Les objectifs principaux des nouvelles règles européennes proposées sont les suivants:

- harmoniser les règles de l'air au sein de l'espace aérien européen;
- faciliter la libre circulation des usagers de l'espace aérien au sein de l'espace aérien européen;
- faciliter la mise en œuvre des blocs d'espace aérien fonctionnels en établissant un ensemble commun de procédures et de règles opérationnelles de gestion du trafic aérien (ATM); et
- aider les États membres à s'acquitter de leurs obligations relevant de la convention de Chicago en définissant une mise en œuvre commune des normes et des pratiques recommandées de l'OACI.

Les exigences proposées résultent de la consultation d'autorités, de prestataires de services de navigation aérienne (PSNA), d'usagers de l'espace aérien, d'associations, de prestataires militaires et d'experts en aéronautique.

Note explicative

I. Généralités

1. Le présent avis a pour objectif de proposer à la Commission de modifier l'article 2 de la version préliminaire du règlement (UE) N° .../...¹ de la Commission établissant des règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant les règlements (CE) N° 2096/2005, (CE) N° 1794/2006, (CE) N° 730/2006, (CE) N° 1033/2006 et (UE) N° 255/2010 (dénommé ci-après «modalités d'exécution des règles SERA») et son annexe en ajoutant une nouvelle partie B (dénommée ci-après «partie B des règles SERA»). La portée de la présente activité de réglementation est exposée dans les termes de référence (TdR) ATM.001 (RMT.0148) et est spécifiée davantage dans le mandat confié par la Commission européenne à EUROCONTROL, qui a pour objet la normalisation des règles de l'air européennes², et son avenant, c'est-à-dire la lettre MOVE E2/JP/sr envoyée à EUROCONTROL le 15/10/2010 (dénommé ci-après «mandat SERA»).
2. L'avis a été adopté à la suite de la procédure spécifiée par le Conseil d'administration³ de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (dénommée ci-après «l'Agence»), conformément aux dispositions de l'article 19 du règlement (CE) N° 216/2008⁴ (dénommé ci-après «le règlement fondateur »).
3. La règle proposée a tenu compte de l'évolution du droit de l'Union européenne et du droit international (OACI), ainsi que de l'harmonisation avec les règles d'autres autorités des principaux partenaires de l'Union européenne, comme établi dans les objectifs de l'article 2 du règlement fondateur. La règle proposée:
 - a) a été élaborée en tenant compte du travail en cours dans le cadre du ciel unique européen en vue de mettre en œuvre l'article 4 du règlement (CE) N° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen, tel que modifié par le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen (dénommé ci-après «règlement sur l'espace aérien»), accompli suite au mandat SERA et qui a donné lieu à la version préliminaire des modalités d'exécution des règles SERA, que le présent avis propose de compléter;
 - b) a transposé les dispositions pertinentes des annexes 11 et 3 de l'OACI en y apportant le minimum de changements requis pour mettre en œuvre les dispositions de l'OACI dans le cadre réglementaire européen.

¹ Le numéro exact du présent règlement n'est pas disponible, étant donné que la Commission européenne ne l'a pas encore adopté via la procédure de comitologie.

² De plus amples informations sur le mandat confié par la Commission européenne à EUROCONTROL, ainsi que les résultats et les éléments qu'EUROCONTROL est tenu de fournir à la Commission européenne au terme de la phase 1, sont disponibles à l'adresse suivante: http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard_page/sk_sera.html.

³ Décision du Conseil d'administration concernant la procédure que doit appliquer l'Agence pour délivrer des avis, spécifications de certification et documents d'orientation (procédure de réglementation). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

⁴ Règlement (CE) N° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) N° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79, 19.3.2008, p. 1), tel que modifié en dernier lieu par le règlement (CE) N° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 (JO L 309, 24.11.2009, p. 51).

4. Comme demandé par le mandat SERA, et ainsi que l'explique plus en détail le plan initial d'EUROCONTROL SES/AS/SERA/IPL2⁵ relatif au mandat de la Commission européenne visant à soutenir l'élaboration de règles de l'air normalisées, le contenu du présent avis et la version préliminaire du règlement sont le résultat d'un travail de coopération entre l'Agence et EUROCONTROL.

II. Consultation

5. L'avis de proposition de modifications (NPA) 02-2011⁶ contenant la version préliminaire d'un avis relatif à un règlement de la Commission modifiant les modalités d'exécution des règles SERA a été publié sur le site Internet de l'Agence le 10 février 2010 à des fins de consultation publique.
6. À la date de clôture du 10 mai 2010, l'Agence avait reçu 415 commentaires provenant de 44 commentateurs, notamment des autorités aéronautiques nationales/autorités de surveillance nationales, des organismes professionnels et des personnes/organismes privés.
7. Tous les commentaires reçus ont été pris en considération et intégrés dans un document de réponses aux commentaires (CRD), qui a été publié sur le site Internet de l'Agence le 23 août 2011. Ce CRD contient une liste de toutes les personnes et/ou organismes qui ont fourni des commentaires ainsi que les réponses correspondantes de l'Agence.
8. Comme cela a déjà été souligné dans la note explicative au CRD 2011-02, la plupart des commentaires ont été émis en réponse aux questions formulées dans la note explicative du NPA 2011-02, et pour commenter les dispositions proposées pour la classification des espaces aériens. La plupart des inquiétudes exprimées avaient trait aux éléments suivants:
 - a) les espaces aériens de classes A, F et G;
 - b) le concept d'autorité compétente et son utilisation dans la version préliminaire de la règle;
 - c) la structure réglementaire de manière générale ainsi que dans le cadre des modalités d'exécution des règles SERA;
 - d) la question liée aux tops horaires fournis à la minute près au lieu de la demi-minute près requise par l'OACI;
 - e) la limitation de vitesse à 250 kts;
 - f) la sélection des minima de séparation;
 - g) la séparation entre les vols VFR de nuit, et entre les vols VFR de nuit et les vols IFR;
 - h) la clairance IFR, les pilotes maintenant leur propre séparation en VMC (clairance VMC);
 - i) les vols VFR spéciaux (SVFR);
 - j) les messages ATIS;
 - k) le champ d'application des services d'information de vol (FIS); et
 - l) les comptes-rendus MET.
9. L'Agence a analysé tous les commentaires avec le concours d'EUROCONTROL et chaque commentaire a reçu une réponse coordonnée ainsi qu'une explication générale et une justification de la réponse.

⁵ <http://www.eurocontrol.int/ses/gallery/content/public/docs/pdf/ses/SERA%20INITIAL%20PLAN%20PHASE%20II%20December%202010.pdf>.

⁶ Voir les archives de réglementation à l'adresse http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

10. En outre, au cours de l'atelier consultatif avec les parties prenantes, qui s'est déroulé chez EUROCONTROL le 19 septembre 2011, les points principaux découlant de la consultation publique ont été passés en revue, ainsi que d'autres questions soulevées pendant l'atelier. Sur la base du résultat de ces discussions ainsi que des réactions au CRD, l'Agence et EUROCONTROL ont modifié la version préliminaire de la partie B des règles SERA et ont ensuite préparé le contenu du présent avis.
11. L'Agence a reçu 62 réactions au CRD émanant de sept organismes: quatre organismes officiels, un organisme militaire, trois prestataires de services de navigation aérienne (PSNA), deux associations d'aérodromes régionaux, deux associations d'aviation générale et une compagnie aérienne. La plupart des réactions se rapportent aux points suivants:
- a) l'espace aérien de classe F et les réponses fournies aux commentaires relatifs à la classe F;
 - b) la limite de vitesse de 250 kts pour certaines classes d'espace aérien;
 - c) la structure des règles SERA;
 - d) l'interception d'aéronefs civils;
 - e) les vols VFR en espace aérien de classe A;
 - f) les vols VFR spéciaux de nuit et l'utilité de les autoriser;
 - g) le champ d'application du FIS ainsi que le caractère mesurable/la sécurité juridique des dispositions;
 - h) les tops horaires;
 - i) l'élaboration des AMC/GM;
 - j) le caractère mesurable et la sécurité juridique des dispositions d'une manière générale;
 - k) la question liée à l'autorité compétente et le choix d'utiliser le terme «acceptation» plutôt que «approbation»;
 - l) le caractère trop général des réponses fournies par l'Agence; et
 - m) le fait que les commentaires restent d'actualité, même après que l'Agence ait fourni des réponses à ceux-ci dans le CRD.
12. Comme indiqué précédemment, l'Agence a tenu compte de ces réactions avant de préparer le contenu du présent avis et l'explication ci-après détaille la manière dont elles ont été traitées.

III. Contenu de l'avis de l'Agence

a. Généralités

13. Cet avis a pour but de transposer dans la partie B des règles SERA les dispositions pertinentes des annexes 11 et 3 de l'OACI, considérées comme relevant des «règles de l'air», selon des principes rédactionnels expliqués dans le NPA 2011-02, complétant ainsi les modalités d'exécution des règles SERA ainsi que leur annexe, la partie A des règles SERA.
14. Comme expliqué précédemment dans le NPA 2011-02, l'élaboration de ces règles de l'air repose sur une double base légale. D'une part, le règlement fondateur de l'EASA demande à l'Agence d'établir des modalités d'exécution destinées à couvrir les règles opérationnelles générales communes ainsi que toute procédure applicable spécifiée pour l'utilisation de l'espace aérien et, d'autre part, le règlement de l'espace aérien dans le cadre du ciel unique européen (SES) exige de la Commission européenne d'adopter des modalités d'exécution relatives aux règles de l'air ainsi qu'à l'application d'une classification uniforme de l'espace aérien.

15. En raison des points mentionnés ci-avant, le mandat initial confié par la Commission européenne à EUROCONTROL précisait déjà que le travail devait prendre en compte les évolutions institutionnelles liées à l'extension du règlement fondateur de l'EASA à la réglementation de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne (ATM/ANS). La Commission européenne a modifié le mandat afin de refléter les nouvelles compétences de l'EASA après l'extension du règlement fondateur.
16. Par conséquent, le contenu du présent avis a été établi en coordination avec EUROCONTROL car il vise à répondre aux obligations de l'Agence par rapport au règlement fondateur, ainsi qu'au mandat de la Commission européenne confié à EUROCONTROL par rapport aux obligations du règlement-cadre.

b. Principales réactions reçues et avis de l'Agence

i. Définitions

17. Sur la base des commentaires reçus au cours de la période de consultation publique, les définitions relatives à la partie B des règles SERA que le NPA proposait d'ajouter à celles déjà incluses à l'article 2 des modalités d'exécution des règles SERA ont été revues, et les définitions de «nuage ayant une importance opérationnelle», «éviterement du trafic» et «niveau de transition» ont été ajoutées car ces termes sont utilisés dans les dispositions. Lesdites définitions sont issues de sources connues (p.ex. annexe 11, annexe 3 et PSNA-ATM) et l'ajout constitue une amélioration pour la compréhension du règlement.
18. En outre, la définition d'«exploitant d'aéronefs» proposée dans le NPA a été supprimée, car le terme «exploitant» est déjà défini dans le règlement fondateur et il ne doit donc plus être redéfini dans les modalités d'exécution. Toutefois, afin de préciser le type d'exploitant auquel la règle s'adresse, l'expression «exploitant d'aéronefs» est utilisée en lieu et place du terme «exploitant».
19. Enfin, l'Agence souhaite souligner que les règles proposées qui s'adressent aux exploitants d'aéronefs⁷ (récemment votées et approuvées par le comité de l'EASA) contiennent plusieurs définitions qui ne sont pas alignées sur celles de la partie A des règles SERA. L'Agence considère que la Commission et l'Agence devraient évaluer ensemble la meilleure manière de traiter cette question compte tenu de l'importance de l'utilisation de définitions cohérentes dans différentes règles, ainsi que de leur portée et leur but.

ii. Autorité compétente

20. Certains commentaires soulignaient que le remplacement du terme «autorité ATS appropriée» ou «autorité appropriée» utilisé par l'OACI par le terme «autorité compétente» ou «PSNA» pouvait conduire à une déstabilisation du système actuel et engendrer des problèmes dans le cadre national existant. Comme expliqué dans les réponses aux commentaires, les termes «ATS» ou «autorité MET» n'existent pas dans le cadre réglementaire européen actuel qui est fondé sur les règlements relatifs au ciel unique européen (lesquels clarifient notamment les responsabilités sur la base du principe de séparation entre la prestation de services et la surveillance). Par conséquent, le rôle de l'autorité nationale de surveillance (ANS) ou autorité compétente a été séparé de celui du prestataire de services de navigation aérienne (PSNA) ainsi que de celui des États membres [règlement (CE) n° 550/2004 et règlement (CE) n° 216/2008]. La terminologie utilisée dans les règlements de haut niveau doit être respectée dans les règlements de niveau inférieur. Sur la base de ce qui précède, la version préliminaire des

⁷ <http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Opinion%2004-2011.pdf>
[http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20\(LegisWrite\).pdf](http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20(LegisWrite).pdf)
<http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Annexes%20to%20Regulation.pdf>

modalités d'exécution des règles SERA doit également respecter les mêmes principes et par conséquent, chaque référence faite aux termes «ATS» et «autorité MET » dans les annexes 11 et 3 de l'OACI a été revue afin d'indiquer/décider, conformément aux règlements relatifs au ciel unique européen, si la tâche/fonction doit être remplie par l'autorité de surveillance ou par le prestataire de services (PSNA ou centres ATS).

21. Selon l'Agence, la définition du terme «autorité compétente» prévue dans les modalités d'exécution des règles SERA ainsi que son interprétation doivent être clarifiées. La définition: *«autorité compétente», signifie autorité d'un État membre, compétente pour assurer la mise en conformité avec les exigences du présent règlement ou toute entité à laquelle la compétence a été déléguée*, a été interprétée par certaines parties prenantes comme l'autorisation donnée à l'autorité compétente de déléguer certaines tâches aux prestataires de services, ce qui pourrait amener à croire que la définition ne respecte pas le principe de séparation entre la prestation de services et la surveillance.
22. L'Agence considère que cette définition peut sembler contradictoire par rapport au concept d'attribution de tâches à des entités qualifiées, qui existe tant dans les règlements de base relatifs au ciel unique européen (SES) que dans celui de l'EASA. Dans les deux types de règlements, une différence existe entre ce que l'on peut appeler une «délégation légale» (une attribution légale de compétences à une certaine entité), ce qui crée une autorité compétente, et une délégation de 2e niveau (ou attribution) de tâches par une autorité compétente à une entité qualifiée.
23. L'Agence estime que cette définition devrait être modifiée de la manière suivante: *«Autorité compétente», autorité désignée par l'État membre comme étant compétente pour assurer la conformité avec les exigences du présent règlement.*
24. Si l'autorité compétente décide de déléguer certaines tâches à une autre entité, tout en respectant les principes de séparation entre la prestation de services et la surveillance, cela ne fait pas de cette entité une autorité compétente. Seules certaines tâches de certification et de supervision peuvent être déléguées à des entités qualifiées, comme décrit dans le règlement fondateur et dans le règlement-cadre du ciel unique européen (SES). Il est toutefois clair que dans ces cas, ces entités ne sont pas des autorités compétentes au sens du règlement, étant donné qu'elles agissent au nom de l'autorité compétente, laquelle reste seule responsable. Par conséquent, certaines activités, tâches et compétences peuvent être déléguées, alors que la responsabilité ou le rôle de l'autorité compétente ne peut l'être.
25. Si la question de la modification de la définition ne peut être abordée par la Commission à ce stade, l'Agence estime alors que ce point devrait être clarifié par la Commission à un stade ultérieur, et que chaque disposition devrait être réexaminée de manière approfondie pour s'assurer du maintien des responsabilités ainsi que de l'équilibre et de l'indépendance existant entre la prestation de services et la surveillance.
26. Il est également important de souligner que, dans certains cas, la tâche, décision, procédure ou mesure prise, entreprise ou appliquée par un prestataire de services de navigation aérienne ou un organe ATS doit être approuvée au préalable par l'autorité compétente. Ceci ne signifie pas que l'approbation doit être obtenue avant chaque action, mais qu'elle peut être obtenue d'une manière générale lorsque des procédures connexes sont approuvées par l'autorité compétente au cours d'un processus de certification ou d'une revue de modification. C'est notamment le cas pour le choix des minima de séparation.
27. Certains commentaires et certaines réactions aux commentaires indiquaient une préférence pour le terme «acceptation» par l'autorité compétente plutôt que le terme «approbation». L'Agence considère que le terme «acceptation» n'est pas clair d'un point de vue légal car il peut être interprété de différentes manières. Il pourrait notamment être interprété comme une reconnaissance tacite de réception dans laquelle l'autorité compétente se contenterait d'accuser réception de la procédure sans en informer le PSNA ou le centre ATS, et il n'est donc pas clairement établi si l'autorité compétente doit revoir

la procédure ou non. Une autre interprétation est également possible, selon laquelle l'autorité compétente doit revoir et évaluer la procédure ou la mesure et informer le PSNA ou le centre ATS de sa décision avant que la procédure puisse être appliquée ou la mesure exécutée. Les actes et obligations légaux doivent être clairement compris et interprétés par tous les organismes soumis au règlement, c'est pourquoi le terme «approbation» a été sélectionné en lieu et place du terme «acceptation». Lorsque le terme «approbation» est utilisé, il est clair que l'autorité doit revoir et évaluer, puis fournir une approbation formelle d'un document, d'une procédure ou d'une mesure.

iii. Structure de la règle

28. Au cours du processus de consultation de l'Agence sur la partie B des règles SERA, certaines parties prenantes ont exprimé leurs inquiétudes quant à la structure interne des règles SERA, dont la lisibilité ne leur semblait pas optimale. La structure interne actuelle des règles SERA résulte de la demande d'une approche par phases, dans le cadre du mandat confié par la Commission à EUROCONTROL, en commençant par la partie A qui a transposé la quasi-totalité de l'annexe 2 de l'OACI. Elle découle également de l'intention d'assurer une transition progressive permettant aux lecteurs de reconnaître une structure interne qui leur est familière. Toutefois, dans le cas de la partie B des règles SERA et de la transposition de certaines parties des annexes 11 et 3 de l'OACI, la logique de cette structure apparaît moins évidente et il semble que certaines dispositions pourraient également être regroupées différemment sur la base du sujet traité. Certaines parties prenantes estiment que les différentes parties créées chronologiquement pourraient être mieux organisées dans un règlement plus homogène, structuré selon une logique différente, plus cohérent et plus lisible. D'autres parties prenantes n'ont cependant pas soulevé ces questions et semblent satisfaites de l'approche et de la structure actuelles.
29. L'Agence estime que la question liée à la structure des règles SERA est fondée et doit faire l'objet d'une attention particulière avant de définir la structure finale, dans un souci d'améliorer le règlement et de faciliter le processus de mise en œuvre de la règle.
30. Selon l'Agence, bien que l'adoption de la structure de l'OACI ait été utile lors de la phase de rédaction aux fins de maintenir le caractère familier et de faciliter la comparaison, la répartition des dispositions liées à un sujet dans différentes parties selon une hiérarchie organisée en généralités (partie A), services (partie B) et procédures (partie C) n'est pas la seule option pour optimiser la règle SERA finale. D'autres options peuvent s'avérer plus efficaces et lisibles et ce point mérite d'être revu de manière adéquate. En effet, la fragmentation injustifiée de dispositions liées à un même sujet dans différentes parties doit être évitée dans un souci de clarté et de lisibilité de la règle. Il n'a toutefois pas été possible d'effectuer une révision finale au cours de la phase de rédaction de la partie B des règles SERA en raison de la limite de temps et parce que les différentes parties des règles SERA n'ont pas atteint le même niveau en termes de maturité et de processus d'adoption (partie A «gelée», partie B en phase finale de rédaction et partie C en cours d'élaboration).

Cependant, l'Agence considère qu'un exercice de restructuration des parties A et B des règles SERA n'est ni faisable ni bénéfique à ce stade du processus. La raison principale est que la partie C des règles SERA est en cours d'élaboration et que le niveau de maturité de cette partie ne permet pas d'évaluer en profondeur l'ensemble de la structure des règles SERA. Par conséquent, la structure de la règle SERA devrait être abordée une fois que la version préliminaire de la partie C des règles SERA aura atteint un stade de maturité suffisant tout en restant dans les délais par rapport à la date prévue de mise en exécution.

31. Enfin, il convient de souligner que toute restructuration éventuelle de la règle SERA ne signifie pas que la teneur des dispositions des parties A ou B (voire C future) des règles SERA sera modifiée. Au contraire, aucune modification ne devrait être apportée aux fondements des dispositions dans les parties A et B (et future partie C); seul le

déplacement des dispositions vers des chapitres et paragraphes appropriés dans la structure éventuellement revue des règles SERA pourrait être effectué.

iv. Top horaire

32. L'annexe 11 de l'OACI exige que des tops horaires soient fournis par les centres ATS avec une précision «à la demi-minute près». Cette exigence a été transposée dans la version préliminaire initiale de la partie B des règles SERA sans être modifiée et un nombre important de commentaires ont été émis sur ce point. La grande majorité des commentaires indiquait qu'une précision d'une «demi-minute» ne correspondait pas à la pratique actuelle en Europe et que de nos jours, les aéronefs et pilotes disposent de moyens beaucoup plus précis pour obtenir l'heure correcte depuis d'autres sources et que dès lors, un top horaire à la minute près serait suffisant. Certaines incohérences entre l'annexe 11 de l'OACI et l'annexe 10, volume 2 de l'OACI ont été mentionnées par des parties prenantes en ce qui concerne la description du temps (une demi-minute à l'annexe 11, et heures et minutes à l'annexe 10). Toutefois, les dispositions du paragraphe 5.2.1.4.1.4 de l'annexe 10, volume 2 font référence à la transmission de l'heure d'une manière générale, tandis que l'annexe 11 décrit spécifiquement les «tops horaires». La demande de fournir des tops horaires à la minute près au lieu de la demi-minute près a été largement soutenue par le groupe de révision et l'atelier public, même si aucun argument clair n'a pu être avancé justifiant l'impossibilité de fournir des tops horaires à la demi-minute près.
33. Le cas a été soigneusement étudié par l'Agence et EUROCONTROL, mais une modification de cette nature nécessite des analyses supplémentaires. En fait, l'introduction dans la partie B d'un critère d'une précision moindre que celle de la valeur initiale de l'OACI peut constituer un type de différence de catégorie C⁸ par rapport à la norme OACI. Prendre la décision de consentir d'un commun accord au niveau européen à notifier d'une manière coordonnée et nationale une telle différence par rapport à la norme OACI revêtirait une importance significative, et aucune divergence de ce type n'a jamais été envisagée dans le cadre des règles SERA auparavant.
34. Quoi qu'il en soit, un tel changement requerrait une solide justification pour garantir que tous les aspects pertinents ont été correctement étudiés et pris en compte avant la prise de décision. Cette étude a été initiée et est actuellement en cours dans le cadre d'une coopération et d'une coordination de l'Agence, d'EUROCONTROL et des parties prenantes concernées, y compris les usagers de l'espace aérien. L'impact potentiel de cette question sur la sécurité exige d'y accorder toute l'attention, les ressources et le temps nécessaires.
35. C'est pourquoi (bien que ce point soit pris en compte et que les commentaires indiquent que la pratique actuelle en Europe est en fait différente de la description fournie à l'annexe 11) la version préliminaire du texte joint au présent avis ne reprend pas la modification demandée mais reste cohérente avec l'exigence de l'OACI jusqu'à ce que l'on obtienne le résultat de l'étude. Tous les efforts seront mis en œuvre pour garantir que le résultat soit disponible avant que la Commission ne finalise la procédure de comitologie portant sur la version préliminaire de la partie B des règles SERA.

v. Espace aérien de classe A

36. La définition de l'OACI d'un espace aérien de classe A stipule qu'il n'est prévu que pour les vols IFR. Par conséquent, tous les pilotes s'attendent à ne rencontrer que des vols IFR dans un espace aérien de ce type où ils seront séparés du reste du trafic. Certains commentaires ainsi que certaines réactions aux réponses aux commentaires ont demandé une dérogation par rapport à la définition de l'espace aérien de classe A de l'OACI, qui consisterait à autoriser des vols VFR dans des circonstances spécifiques.

⁸ Catégorie C — protection moindre ou exécution partielle/pas d'exécution.

Après une analyse et des discussions approfondies avec certaines des parties prenantes, il est rappelé que la pratique actuelle dans certaines régions qui utilisent un espace aérien de classe A mais qui délivrent des autorisations spécifiques pour que des vols VFR puissent y être effectués, soulève un certain nombre de questions.

37. Parmi les inquiétudes notamment, la prise de conscience de la présence d'autres usagers qui s'attendent à ce que tout le trafic soit séparé, ou encore le manque de clarté en ce qui concerne le statut des vols VFR dans un espace aérien qui n'est pas censé admettre de vols de ce type, ainsi que le régime de séparation qui peut leur être appliqué ou non. Par conséquent, il en ressort que cette solution nécessiterait un type de différence de catégorie C par rapport à la norme OACI. Il semble donc nécessaire de conserver la destination prévue de l'espace aérien de classe A aux vols IFR exclusivement. En outre, il est estimé que d'autres solutions peuvent être trouvées, dans le cadre des modalités d'exécution des règles SERA, pour fournir des alternatives aux besoins existants de permettre des missions VFR dont la légitimité est bien comprise.
38. Des exemples de solutions permettant d'accepter tout vol VFR dans un certain volume d'espace aérien, qui peuvent être trouvés dans les modalités d'exécution des règles SERA, sont notamment, pour les opérations habituelles, une reclassification de certaines parties de l'espace aérien, la création de corridors ou l'établissement de zones temporaires (TSA/TRA). Dans le cas des opérations de types spéciaux, l'application de l'article 4 de la version préliminaire des modalités d'exécution des règles SERA pourrait couvrir les besoins et dans le cas des circonstances inattendues, il s'agirait d'appliquer l'article 3 du même document (qui se réfère à l'article 14.1 du règlement fondateur de l'EASA). Cette tentative d'identifier et de mettre en œuvre des solutions en se basant dans un premier temps sur une structure optimisée de l'espace aérien devrait constituer la solution adéquate pour couvrir les questions concernées, tout en maintenant une bonne compréhension par tous les pilotes de la classification des espaces aériens et des services fournis, et en satisfaisant aux exigences de l'OACI, ce qui est l'un des objectifs du règlement fondateur de l'EASA et du règlement relatif à l'espace aérien, et qui se reflète dans le mandat de la communauté européenne.

vi. Espace aérien de classe F

39. Avant toute chose, il est important de souligner qu'un espace aérien de classe F (tel que défini à l'annexe 11 de l'OACI) a été créé pour permettre la fourniture temporaire d'un service consultatif jusqu'à ce qu'un service ATC complet puisse être assuré.
40. La notion selon laquelle le service consultatif ne devrait être mis en œuvre que comme mesure transitoire a été incluse dans l'annexe 11 de l'OACI en 2001 sur la base des dispositions du paragraphe 9.1.4.1.2 du PSNA-ATM: *«Compte tenu des éléments visés au paragraphe 2.4 de l'annexe 11, un service consultatif de la circulation aérienne ne devrait être instauré que lorsque les services de la circulation aérienne ne sont pas aptes à assurer le contrôle de la circulation aérienne et que les avis relatifs aux dangers de collision, qui sont par ailleurs fournis par le service d'information de vol mais sont limités, ne pourront répondre aux exigences. Lorsqu'un service consultatif de circulation aérienne est instauré, cette mesure devrait normalement être considérée comme transitoire jusqu'à ce qu'un service de contrôle de la circulation aérienne la remplace.»*
41. Il faut également noter que la dernière phrase: *«lorsqu'un service consultatif de circulation aérienne est instauré, cette mesure devrait normalement être considérée comme transitoire jusqu'à ce qu'un service de contrôle de la circulation aérienne la remplace»* remonte à 1960, lorsqu'elle a été incluse dans la 7^e édition du document 4444, partie VII, paragraphe 1.1.2.
42. Cette question est également débattue dans le manuel de planification ATS de l'OACI (doc 9426) publié en 1984. Dans le doc 9426, 1^{ère} partie, section 2, chapitre 1er, section 1.5 — évolution progressive des services ATS, paragraphe 1.5.9, il est mentionné ce qui suit : *«C'est pourquoi l'OACI a reconnu le caractère progressif du développement des services ATS dans ses dispositions relatives aux services consultatifs de la circulation*

aérienne qu'elle considère comme un stade intermédiaire et temporaire entre le service d'information de vol et le contrôle régional pour permettre une transition ordonnée entre un service à caractère essentiellement informatif et un autre service qui impose aux contrôleurs des responsabilités accrues pour la sécurité de l'exploitation aérienne. » En outre au chapitre 2, paragraphe 2.7.1, il est exposé que: «Depuis qu'il a été inclus dans les dispositions pertinentes de l'OACI, il a toujours été entendu que le service consultatif de la circulation aérienne devait être considéré comme une forme intermédiaire et provisoire des services ATS destinés à permettre une transition coordonnée et progressive entre le service d'information de vol (en route ou aux abords des aérodromes) et le contrôle de la circulation aérienne proprement dit. Il faut donc admettre que le service consultatif de la circulation aérienne ne peut et ne doit en aucun cas constituer une fin en soi et qu'il ne doit être institué que pour permettre au personnel de contrôle d'acquérir, pendant un laps de temps limité, l'expérience nécessaire pour assurer un service ATC complet en permettant à ce personnel d'agir comme s'il contrôlait la circulation aérienne sans toutefois assumer la totalité des responsabilités inhérentes à la fourniture de ce service. »

43. Il a été considéré que les modalités d'exécution proposées initialement en ce qui concerne l'espace aérien consultatif reflétaient bien les intentions de l'OACI. En conservant la nature temporaire, l'esprit de l'OACI était maintenu. Toutefois, pour pouvoir évaluer les dispositions des modalités d'exécution, une limite temporelle de 3 ans a été déterminée comme compromis entre nature temporaire et long terme.
44. Les commentaires portant sur la question de l'espace aérien de classe F ainsi que les réactions aux réponses qui y ont été fournies, exprimaient essentiellement l'idée que la classe F telle qu'envisagée par l'OACI devrait être autorisée sans limite de temps afin de permettre aux pays qui utilisent actuellement un espace aérien de classe F de pouvoir continuer à l'utiliser. Ces commentaires ont été relayés avec force lors de l'atelier public par les représentants de l'État membre qui l'utilise le plus dans son espace aérien ainsi que par certains aéroports régionaux de ce même pays.
45. Par conséquent, sur la base des arguments étayant ces commentaires, la décision a été prise de supprimer la limite de temps de 3 ans des modalités d'exécution et de poursuivre l'examen de ce point aux fins de décider s'il doit être simplement supprimé ou traité dans les AMC.
46. Enfin, il convient de noter qu'en fonction de l'évolution du trafic, il pourrait s'avérer plus judicieux de remplacer un espace aérien de classe F par un espace aérien de classe G. Par conséquent, la règle proposée a apporté une modification au texte de la note de l'OACI pour refléter cette solution.

vii. Espace aérien de classe G et exigences relatives à la capacité de radiocommunication pour les vols IFR

47. Ce commentaire n'a pas été émis au cours de la période de consultation publique mais la question a été soulevée pendant l'atelier, et l'Agence considère que ce point est suffisamment important pour le développer davantage dans le présent avis. La question de l'obligation pour un vol IFR de transporter un équipement radio dans un espace aérien non contrôlé a été soulevée durant l'atelier, en prenant comme exemple les planeurs qui volent en espace aérien non contrôlé en dessous des conditions VMC.
48. En outre, ce sujet est lié à une clarification apportée au cours de la consultation publique et informelle effectuée par EUROCONTROL, qui portait sur la signification de l'appendice 1 de la partie B qui décrit les classes d'espace aérien. La clarification indiquait que les vols IFR en espace aérien non contrôlé devaient disposer d'un moyen de radiocommunication, mais que cette exigence ne signifiait pas qu'il y avait obligation d'établir une communication radio bilatérale en continu.
49. Cette question a été analysée et l'on considère qu'en ce qui concerne les vols IFR, les vols en espace aérien non contrôlé, la qualification du personnel navigant, et l'équipage

de l'aéronef ainsi que les implications en termes de pratiques et de sûreté d'activités telles que décrites dans l'exemple, le cadre réglementaire actuel n'offre aucune possibilité de supprimer en toute sécurité cette exigence de capacité de radiocommunication qui est issue de l'annexe 11 de l'OACI et a été transposée dans la partie B des règles SERA. On estime en revanche que des activités telles que celles des planeurs qui volent en espace aérien non contrôlé dans des conditions météorologiques inférieures au VMC devraient être protégées par un statut d'espace aérien spécifique, assurant la ségrégation par rapport au reste du trafic et offrant éventuellement des dispositions opérationnelles permettant une capacité de radiocommunication optionnelle.

viii. Sélection des minima de séparation

50. Pendant la phase rédactionnelle initiale de la partie B, il avait été convenu de conserver la présente section avec un encart indiquant que la décision de la Commission serait prise à un stade ultérieur. La raison en était la complexité de la question et le fait que dès le départ, on avait identifié le besoin de flexibilité ainsi que celui de transposer le matériel extrait du PSNA dans les modalités d'exécution (IR), dans les moyens acceptables de conformité (AMC) et dans les documents d'orientation (GM), ou de ne pas le transposer du tout en fonction de l'évaluation faite au cas par cas. Par conséquent, la décision a été prise de reporter le traitement des détails relatifs à ce point jusqu'à l'exécution du travail d'élaboration des parties complémentaires des règles SERA, et ce pour éviter de retarder le processus relatif à la partie B.
51. La valeur des minima de séparation verticale ne faisait pas partie du NPA, dans lequel on déclarait au départ: *«la Commission propose des mesures en ce qui concerne le choix des minima de séparation»*.
52. Les minima de 1000 et 2000 pieds étant déjà implicites en raison de l'ajout d'une référence au tableau des altitudes de croisière à l'appendice 2 de l'annexe I des règles SERA, il semblait approprié d'inclure le texte du paragraphe 5.3.2 du PSNA-ATM de l'OACI pour clarifier la question dans le cas de la séparation verticale. Cette mesure rend commune et normalise la compréhension des critères de séparation verticale. En ce qui concerne la séparation horizontale, ce point ne devrait pas faire partie des modalités d'exécution mais fera l'objet d'AMC ou de GM, comme indiqué lors de l'atelier.
53. Cette présentation a soulevé un certain nombre de commentaires au cours de la consultation, allant de questions concernant la décision future de la Commission jusqu'au manque de compréhension du sens et du but de l'encart. Après la consultation publique, il est apparu que la section relative au choix des minima de séparation pourrait être rédigée en indiquant que le principe général consisterait à ce que les PSNA soumettent la proposition du choix des minima à l'approbation de l'autorité compétente. Le groupe de rédaction a déclaré que cette idée constituait une approche de bon sens et sûre, respectant les principes de séparation entre la prestation de services et la surveillance.
54. Comme proposé dans le NPA et ensuite reflété dans le CRD, l'intention était de placer ce processus de sélection dans la future partie ATS qui doit être élaborée après les règles SERA, car il ne remplissait clairement pas le critère adopté pour les «règles de l'air». Cependant, les discussions lors de l'atelier ont fait apparaître une attente de la part des parties prenantes qui souhaitaient disposer sans délai de davantage de matériel concret à ce sujet, ce qui a conduit au texte proposé aujourd'hui dans le présent avis. Cette approche a également le mérite de consolider la cohérence au sein de la section 2.3 de la version préliminaire des modalités d'exécution, car certaines sous-sections doivent effectivement être conservées dans les règles SERA.
55. La version préliminaire de la règle jointe au présent avis a pris en compte tous les commentaires reçus. L'on considère que la version préliminaire de la règle offre la flexibilité et la proportionnalité requises, et qu'elle peut être complétée par des AMC et des GM, si nécessaire. Elle est également perçue comme l'approche la plus pratique pour refléter, dans l'environnement réglementaire de l'Union européenne, la spécificité de la relation qui existe entre les normes et les procédures de l'OACI.

ix. Vols VFR spéciaux (SVFR) de nuit

56. La section 2.6.1 de la version préliminaire de la partie B des règles SERA a été élaborée sur la base de l'outil numéro 4 de la boîte à outils de classification de l'espace aérien mise au point par le passé par l'équipe d'EUROCONTROL chargée des questions de navigation et d'espace aérien (Airspace and Navigation Team). Comme demandé par les parties prenantes, les dispositions ont été incluses dans la version préliminaire des modalités d'exécution des règles SERA et complètent donc les normes OACI. Lors de l'élaboration de cet outil, les parties prenantes étaient largement favorables à ce que les SVFR ne soient autorisés que de jour. À l'époque, les représentants de l'aviation générale s'opposaient fermement aux SVFR de nuit pour des raisons de sécurité. Le groupe de rédaction a décidé par la suite que les SVFR ne seraient autorisés «que de jour» et cette mesure a été incluse comme l'un des critères liés à la clairance SVFR pour la publication du NPA.
57. Cependant, un certain nombre de commentaires ont été émis qui plaidaient pour une autorisation des vols SVFR de nuit. Le groupe de rédaction avait émis des réserves à cet égard, car aucun élément de sécurité significatif n'était disponible pour justifier un écart par rapport aux dispositions de la boîte à outils, sur laquelle se fondait la réponse fournie aux commentaires afférents. Par ailleurs, la boîte à outils elle-même n'avait jamais fait l'objet d'une évaluation formelle de sécurité et le niveau de sécurité des outils découlait essentiellement du fait qu'ils étaient basés sur les «meilleures pratiques» en Europe et qu'ils avaient été élaborés par des experts en aéronautique bien informés et chargés de questions de sécurité.
58. L'une des raisons techniques pour lesquelles les SVFR de nuit n'étaient pas jugés appropriés était que le vol SVFR avait été initialement conçu pour permettre à un vol VFR d'entrer ou de quitter une zone contrôlée (CTR) lorsque les conditions VFR n'étaient pas satisfaites à l'intérieur de cette CTR. Toutefois, la transposition de ces conditions à des vols de nuit offrait des options très limitées pour voler hors de cette CTR, en raison des exigences NVFR de la partie A des règles SERA, qui sont très proches des critères VMC à l'intérieur d'une CTR.
59. Les débats qui ont eu lieu pendant l'atelier ont indiqué que les commentaires liés aux vols SVFR de nuit reposaient sur des inquiétudes réelles et qu'il y avait en fait un raisonnement et une justification recevables derrière une telle demande, à savoir principalement que des conditions météorologiques insuffisantes peuvent se produire à cause d'autres critères. Comme cela a été expliqué, dans le cas où seul le plafond est trop bas pour des conditions météorologiques normales de vol à vue, mais qu'il permet des opérations telles que des entraînements de circuits d'aérodrome permettant de maintenir l'autorisation VFR de nuit, il pourrait y avoir certains avantages à effectuer un vol SVFR de nuit, pour autant que le centre ATS local le considère approprié et délivre la clairance.
60. Par conséquent, pour prendre en compte tous ces commentaires, la décision a été prise de compléter le critère de vol exclusif de jour par la possibilité pour l'autorité compétente d'autoriser un vol SVFR de nuit, en supposant que le vol serait exécuté suite à une évaluation de sécurité locale, y compris une évaluation de la politique et des conditions locales en termes de NVFR/SVFR. Quoi qu'il en soit, comme cela a été fait pour la partie A des règles SERA, toutes les dispositions prises sur la base de la boîte à outils de classification de l'espace aérien et tous les éléments de la version préliminaire des modalités d'exécution qui sont censés compléter le matériel de l'OACI seront soumis à une évaluation de sécurité. Le compte-rendu résultant sera disponible avant que la Commission ne finalise la procédure de comitologie relative à la version préliminaire de la partie B des règles SERA.

x. Champ d'application des FIS

61. Un nombre important de commentaires portait sur le champ d'application des exigences décrites au paragraphe 3.2.2 de la partie B, et notamment le fait qu'une lecture stricte des exigences telles qu'elles sont énoncées pouvait déboucher sur l'obligation irréalisable

de fournir des quantités énormes d'informations inutiles, voire parfois indisponibles. Ces inquiétudes ont été réitérées au cours de l'atelier suite aux réponses fournies à ces commentaires dans le CRD, qui expliquaient l'intention de clarifier la question dans les documents d'orientation. Les parties prenantes ont indiqué que certaines de leurs inquiétudes restaient d'actualité, car les documents d'orientation ne peuvent modifier légalement la teneur d'une exigence contraignante.

62. Lors de l'atelier, l'Agence et EUROCONTROL ont décidé que des efforts seraient déployés pour trouver une formulation optimale assurant le respect des attentes légitimes des pilotes et garantissant une situation «plus sûre par défaut», sans créer de charge excessive pour les centres ATS, qui pourraient se voir déstabilisés par rapport à la pratique actuelle et raisonnable, ce qui pourrait éventuellement déboucher sur une inefficacité opérationnelle en raison d'une utilisation excessive de la fréquence.
63. L'Agence et EUROCONTROL ont soigneusement revu les dispositions et la possibilité de modifier la formulation sans qu'il soit nécessaire de notifier à l'OACI une différence de Catégorie C. Après cette analyse, il a été conclu que modifier les dispositions en y ajoutant des mots tels que «le cas échéant» ou «si possible» rendait les dispositions peu optimales et que cela pourrait déstabiliser les pratiques existantes, voire même déboucher sur une différence de catégorie C.
64. Il a donc été décidé de ne pas modifier le texte. Cependant, la forme finale de l'exigence dans la version préliminaire sera également complétée par des documents d'orientation afin de clarifier l'intention et d'expliquer la nécessité de ne pas encombrer la fréquence avec des informations non nécessaires, non disponibles ou non demandées par le pilote dans le cas d'informations générales. Les documents d'orientation seront élaborés sur la base de la note 1, paragraphe 4.2.2 de l'annexe 11 de l'OACI, pour bien clarifier le fait qu'un centre ATS pourrait ne pas toujours être informé de l'ensemble de la circulation (couverture de la zone de détection, contact radio, etc.) et que dans certains cas, il pourrait ne pas être à même de fournir les informations pertinentes sur les risques de collision.

xi. Services MET

65. Comme expliqué précédemment dans le NPA, le chapitre 5 de la version préliminaire des modalités d'exécution transpose les dispositions pertinentes de l'annexe 3 de l'OACI dont l'on considère que la nature relève des règles de l'air. Il s'agit principalement de points concernant les comptes-rendus en vol fournis par des aéronefs.
66. Le résultat du NPA indiquait que de nombreuses parties prenantes avaient le sentiment que les sections se rapportant à la transmission automatique de données ne devraient pas être abordées dans les règles SERA. Selon les commentaires, la transmission automatique de données (liaison de données) devrait être traitée en même temps que tous les autres aspects lors de l'établissement des réglementations relatives à la transmission automatique de données et liaisons de données.
67. Par conséquent, le chapitre 5 de la partie B des règles SERA jointe au présent avis ne reprend que les dispositions liées aux comptes-rendus spéciaux en vol et autres observations exceptionnelles d'aéronefs transmises par radiotéléphonie.
68. Pour répondre aux inquiétudes déjà exprimées par des parties prenantes en ce qui concerne la séparation de ces dispositions d'une section commune de l'annexe 3 de l'OACI, l'Agence a l'intention de fournir en temps utile une matrice permettant de s'assurer qu'aucune disposition n'a été involontairement omise lors de l'exercice global de transposition des SARP de l'OACI dans le cadre réglementaire européen.

xii. Interception d'aéronefs civils

69. La section relative à l'interception d'aéronefs civils a été transposée de l'annexe 11 de l'OACI dans la partie B des règles SERA sans apporter aucune modification au texte original de l'OACI. Aucune différence n'a été notifiée à l'OACI par aucun des États

membres de l'Union européenne en ce qui concerne les sections afférentes de l'annexe 11 de l'OACI. Un commentaire a toutefois été émis et répété lors de l'atelier et après celui-ci et a été présenté comme une réaction, qui remettait particulièrement en question l'exigence selon laquelle le centre ATS doit s'efforcer d'établir une communication bilatérale avec l'aéronef intercepté et d'informer le pilote de l'interception. Outre la communication sur le sujet et les explications déjà fournies, et aux fins d'éviter tout risque d'évolution potentiellement néfaste à la sécurité et à l'intégrité de la partie B des règles SERA si ces dispositions étaient modifiées, il est important de souligner que les dispositions pertinentes ne portent que sur le centre ATS civil qui contrôle l'aéronef civil susceptible d'être intercepté. Ces dispositions ont en effet pour objectif la sécurité, mais n'ont en aucun cas pour vocation de traiter de la manière dont l'interception est menée.

70. En outre, il convient de préciser que la section pertinente qui commence par les mots indiquant que le centre ATS «prend celles des mesures suivantes qui conviennent dans les circonstances: ...» offre la flexibilité nécessaire tout en laissant, semble-t-il, la liberté aux autorités des États membres d'établir leurs procédures nationales.
71. Enfin, le paragraphe 4.2.2 clarifie davantage ce point quant à la manière dont la communication air-sol doit être établie.

xiii. Répétition vocale des messages CPDLC (Controller Pilot Data Link Communications)

72. La version préliminaire de la partie B des règles SERA proposée dans le NPA indiquait que la décision d'exiger ou pas de répéter les messages CPDLC appartenait à l'autorité compétente. Ce point constitue un exemple de la transposition du concept «d'autorité ATS» utilisé dans les documents de l'OACI en «prestataire de services» ou «autorité compétente» dans le cadre réglementaire européen, comme expliqué dans la section i ci-avant. Un nombre élevé de commentaires indiquait que la décision relative à une répétition de ce type était clairement de nature opérationnelle. En outre, il est considéré que ladite décision opérationnelle devrait faire l'objet d'une évaluation de sécurité qui devrait être approuvée par l'autorité compétente.
73. La validité des explications reçues au cours de la consultation écrite et de l'atelier a été acceptée et la version préliminaire des modalités d'exécution jointe au présent avis reflète la nature opérationnelle de cette décision en renvoyant vers le PSNA et non vers l'autorité compétente.

xiv. Zone à utilisation obligatoire de radio (RMZ) - zone à utilisation obligatoire de transpondeur (TMZ)

74. Les concepts de zone à utilisation obligatoire de radio et zone à utilisation obligatoire de transpondeur sont fondés sur la boîte à outils de classification de l'espace aérien d'EUROCONTROL. Ils ont été créés en réponse à une inquiétude exprimée par de nombreuses parties prenantes et avec pour objectif d'améliorer la sécurité dans certaines parties de l'espace aérien où la mise en œuvre simple de la classification de l'OACI n'était pas suffisante pour fournir le niveau de sécurité attendu par rapport à l'activité aéronautique importante qui se déroule dans un espace aérien de ce type.
75. L'ajout des notions de RMZ et TMZ dans la partie B des règles SERA a été globalement plébiscité dans les commentaires reçus et devrait être considéré comme une amélioration importante dans la mise en œuvre commune en Europe des moyens disponibles pour augmenter la sécurité. Certains commentaires ont suggéré une amélioration au texte proposé, qui a été acceptée et incorporée dans la version préliminaire de la règle jointe au présent avis.
76. Il convient de relever que même si les concepts de RMZ et TMZ ne sont pas issus de l'annexe 11 ou 3 de l'OACI, ils ne constituent pas une différence par rapport à la norme de l'OACI, car l'annexe 11 contient déjà certaines dispositions qui permettent d'établir des exigences spécifiques en termes d'obligation de contact radio ou d'utilisation de

transpondeur dans des parties spécifiques de l'espace aérien. La nouveauté réside dans le fait que ces exigences seront formulées et mises en œuvre de manière identique à travers l'Europe, d'une façon qui sera également bien compréhensible par tous les pilotes, quelle que soit leur origine ou nationalité. Les zones RMZ et TMZ feront cependant partie de l'ensemble des éléments soumis à une évaluation de sécurité qui devra être fournie à la Commission après la publication de l'avis.

xv. Limitation de vitesse à 250 kts

77. En ce qui concerne la limitation de la vitesse air indiquée associée à la classification d'espace aérien, la version préliminaire de la partie B des règles SERA ne modifie pas les exigences initiales de l'OACI. À ce sujet, des commentaires de nature contradictoire ainsi que quelques réactions contradictoires au CRD ont été reçus. Certains commentaires demandaient que la limitation de vitesse soit étendue à toutes les classes d'espace aérien en dessous de 10 000 pieds tandis que d'autres commentaires demandaient qu'elle soit appliquée exclusivement aux vols VFR, ou que des vols spécifiques puissent déroger à l'obligation pour diverses raisons.
78. Le principe de «voir et éviter» qui est à l'origine de la limitation de vitesse s'applique aux vols VFR et IFR, ainsi qu'aux situations dans lesquelles aucune séparation n'est prévue. Il est à noter que les limitations de vitesse opérationnelle associées à des clairances ou procédures spécifiques peuvent toujours être appliquées, sous réserve d'approbation par l'autorité compétente, tant qu'elles n'entrent pas en contradiction avec la limitation de vitesse OACI/SERA associée à la classe de l'espace aérien (p.ex. vitesse spécifique associée aux SID et STAR).
79. En ce qui concerne l'un des commentaires qui demandait une dérogation à la limitation de vitesse pour certaines catégories d'aéronefs qui ne devraient pas voler à des vitesses élevées pour des raisons opérationnelles ou techniques, il convient de réitérer que les modalités d'exécution des règles SERA ne s'appliquent qu'à la circulation aérienne générale (GAT). Autoriser des vitesses élevées, en allant à l'encontre des principes de l'OACI, dans un environnement aéronautique ouvert à toutes les catégories d'utilisateurs de l'espace aérien ne peut relever que de la responsabilité d'un État membre pour son propre espace aérien dans le cadre de son propre règlement national (p.ex. OAT), mais une telle décision serait très difficile à généraliser et ne devrait pas être appliquée à la totalité de l'espace aérien et aux règles de circulation aérienne générale (GAT) applicables à cet espace aérien.
80. Il a, par conséquent, été décidé de maintenir dans la version préliminaire de la règle jointe au présent avis, la limitation de vitesse de 250 kts indiquée à l'annexe 11 de l'OACI.

xvi. Supplément à la partie B des règles SERA

81. Le supplément qui présente les différences existant entre la partie B des règles SERA et les annexes pertinentes de l'OACI et demanderait un accord commun et une notification de l'OACI par les États membres, a été rédigé conformément au contenu de la version préliminaire de la partie B dans le NPA. Un certain nombre de commentaires reçus proposait des améliorations ou demandait des changements qui concordent avec les modifications proposées pour la version préliminaire des modalités d'exécution.
82. Le supplément a été revu et modifié conformément aux changements introduits dans la version préliminaire des modalités d'exécution au terme de la consultation et est joint au présent avis.
83. Le supplément à la partie B des règles SERA contient actuellement neuf différences, y compris celles correspondant aux notes de l'OACI dont le contenu a acquis un caractère contraignant, contre 253 différences notifiées par rapport à la totalité de l'annexe 11 de l'OACI et 111 liées aux éléments de l'annexe 11 de l'OACI qui ont été retenus pour la partie B des règles SERA.

IV. Évaluation de l'impact réglementaire

Objectif et effets visés

84. L'évaluation de l'impact réglementaire (RIA) vise à déterminer la meilleure option pour atteindre l'objectif de l'activité de réglementation en minimisant les répercussions négatives potentielles. Elle est constituée d'une série de 5 étapes logiques qui structurent l'analyse: identification de la question, définition de l'objectif, élaboration des options, analyse de l'impact et comparaison des options. Dans ce cas spécifique, la comparaison des options est relativement limitée, car la version préliminaire des modalités d'exécution des règles SERA a été élaborée conformément au mandat SERA et, comme mentionné dans le NPA 2011-02, le choix des options était réduit quant à la manière de procéder à l'élaboration de la version préliminaire des modalités d'exécution de la partie B des règles SERA. Par conséquent, seule l'option sélectionnée sera explorée.
85. L'évaluation de l'impact réglementaire (RIA) actuelle ne reprend pas la totalité de l'évaluation présentée dans le NPA, mais traite des points principaux, en ajoutant certains impacts identifiés au cours du processus de consultation.
- a. Questions qui sont abordées dans l'évaluation de l'impact réglementaire (RIA) de la partie B des règles SERA*
86. La transposition des dispositions pertinentes des annexes 11 et 3 de l'OACI dans les règles de l'air européennes normalisées (SERA).
87. Par ailleurs, la Commission européenne a clairement demandé dans le mandat des règles SERA que le travail débouche, dans un premier temps, sur la création d'une version préliminaire de modalités d'exécution pour la Commission européenne sauf si l'on considérait qu'une harmonisation globale n'était pas nécessaire. Elle a également demandé que la règle donne la priorité à des solutions conformes aux principes de l'OACI.
- b. Importance de la question*
88. Comme mentionné ci-avant, même si l'annexe 2 de l'OACI est intitulée «règles de l'air», il est reconnu que des dispositions qui relèvent également des règles de l'air peuvent se retrouver dans d'autres documents de l'OACI. C'est ce qui est à l'origine de l'élaboration de la version préliminaire de la partie B des règles SERA; des dispositions issues des annexes 3 et 11 de l'OACI ont été identifiées qui devraient être transposées dans la législation européenne en tant que règles de l'air.
89. La version préliminaire des modalités d'exécution des règles SERA n'a pas pour objectif premier de créer de nouvelles obligations pour les États membres, mais vise à normaliser la manière dont les obligations OACI sont mises en œuvre au sein du ciel unique européen. Les dispositions transposées de l'OACI étant utilisées depuis longtemps à travers le monde, l'importance de la question ne semble pas significative.
90. La version préliminaire proposée de la partie B des règles SERA ne présente que quelques divergences (différences de catégorie A) par rapport aux SARP de l'OACI. Les divergences proposées sont justifiées. En ce qui concerne la proposition relative au top horaire à la minute près, qui constituerait probablement une différence de catégorie C, une évaluation de sécurité sera exécutée et fournie à la Commission en soutien de la procédure de comitologie.
- c. Présentation succincte des objectifs de l'avis*
91. L'objectif principal est de poursuivre l'effort déjà initié par la Commission européenne en vue d'établir un ensemble de règles de l'air harmonisées pour l'espace aérien européen, aux fins d'une part, d'accroître la sécurité et réduire les risques et les problèmes liés aux malentendus occasionnés par des règles nationales différentes, et d'autre part, d'assurer

une circulation aérienne internationale efficace et rapide, ce qui nécessite une compréhension commune des signes, des procédures de prévention des collisions, des instructions des services de la circulation aérienne, de la phraséologie et d'autres sujets similaires.

Options

92. L'option sélectionnée est «une version préliminaire de la partie B des règles SERA, qui transpose les dispositions des règles de l'air se trouvant dans d'autres annexes de l'OACI que l'annexe 2». L'option a été choisie conformément au mandat SERA.

Secteurs concernés

93. Les modalités d'exécution des règles SERA auront une incidence sur des personnes (pilotes, contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO)) et des entités (États membres, autorités compétentes, PSNA, exploitants d'aéronefs et très certainement exploitants d'aérodromes).

Impacts

a. Tous les impacts identifiés

94. Des personnes et entités, effectuant des opérations dans des États membres qui ont instauré une classification d'espace aérien qui diverge légèrement des dispositions de l'OACI (p.ex. en permettant certains vols VFR en espace aérien de Classe A ou en utilisant la Classe F de manière permanente et non temporaire, etc.) pourraient être affectées par la mise en œuvre du présent règlement. En outre, les quelques ajouts liés aux SARP de l'OACI (p.ex. la transformation de certaines notes en dispositions, comme décrit dans le supplément de la partie B des règles SERA et les nouvelles dispositions fondées sur la boîte à outils de classification de l'espace aérien) peuvent également avoir une incidence sur les secteurs identifiés.
95. Pour préparer une évaluation quantitative bien structurée et organisée, une étude est nécessaire à l'échelle européenne en vue d'identifier les éléments suivants:
- les États membres dans lesquels la classification de l'espace aérien des règles SERA imposera des modifications;
 - la nature des répercussions sur les législations nationales concernées qu'auront les modifications introduites et la manière dont la mise en application peut être effectuée;
 - jusqu'à quel point l'accès à certaines parties de l'espace aérien par certains usagers sera touché et si les nouveaux outils introduits dans la partie B des règles SERA permettront d'atténuer les problèmes au travers de nouvelles procédures;
 - quelles ressources, notamment en termes de formation, seraient nécessaires pour la mise en œuvre des nouvelles procédures.
96. Ce type d'étude demanderait probablement du temps et du personnel, et compte tenu du délai réduit prévu pour la rédaction des règles SERA dans son ensemble, il ne semble pas faisable. Par conséquent, une évaluation quantitative crédible est quasiment impossible.

i. Sur la sécurité

97. Pour évaluer correctement l'impact global sur la sécurité qu'auront les modalités d'exécution, les moyens acceptables de conformité et les documents d'orientation, l'ensemble complet des dispositions légales est nécessaire. En outre, il apparaît indispensable d'examiner les modalités d'exécution des règles SERA avec les modalités d'exécution adoptées récemment pour l'octroi des licences aux membres d'équipage de conduite, les règlements déjà adoptés au travers d'un vote par le comité de l'EASA en ce qui concerne les opérations aériennes ainsi que les dispositions futures relatives aux parties ATS et MET. Dans ce cas particulier, la partie B des règles SERA n'introduit dans

la législation européenne que des dispositions transposées des annexes 3 et 11 de l'OACI, qui sont considérées comme relevant des «règles de l'air». La partie B des règles SERA vient compléter la partie A qui transpose les dispositions de l'annexe 2 de l'OACI. En outre, des travaux supplémentaires visant à élaborer les modalités d'exécution des règles SERA doivent suivre, pour transposer dans la législation européenne les dispositions pertinentes de l'annexe 10 de l'OACI, des PSNA-ATM et des PSNA-OPS ainsi que d'autres documents. En fait, l'ensemble légal complet ne devait être considéré comme terminé qu'une fois adoptées toutes les modalités d'exécution décrites dans la section «structure de la règle». Il est toutefois important de souligner qu'une fois que les mesures applicables (modalités d'exécution, moyens acceptables de conformité et documents d'orientation) entreront en vigueur et seront mises en œuvre, les répercussions sur la sécurité devraient être positives par rapport à la situation actuelle, car la mise en œuvre des SARP de l'OACI sera uniforme au sein de l'espace aérien européen.

98. Comme expliqué précédemment, on ne peut s'attendre à ce qu'un ensemble complet de règles européennes harmonisées puisse être élaboré simultanément. La Commission européenne le reconnaît également dans le mandat SERA confié à EUROCONTROL, qui prévoit une approche graduelle de l'élaboration des modalités d'exécution des règles SERA.
99. Il convient cependant d'évaluer les répercussions sur la sécurité d'une transposition de ce type compte tenu du champ d'application de la partie B des règles SERA, afin de montrer que la règle est intrinsèquement sûre. Une évaluation de l'impact sur la sécurité a été effectuée — chapitre III du NPA (résumé de l'évaluation de sécurité de la partie B des règles SERA), aux fins d'aborder la transposition au cadre législatif du ciel unique européen des exigences relatives aux services de la circulation aérienne qui relèvent des «règles de l'air».
100. Le processus d'évaluation de l'impact sur la sécurité a été exécuté au cours des différentes phases d'élaboration de la règle.
101. Pendant la phase initiale, six spécifications de sécurité des règles SERA de haut niveau ont été identifiées aux fins d'élaborer correctement les dispositions de la partie B des règles SERA et démontrer que: *«un ensemble complet et correct d'exigences relatives aux services de la circulation aérienne, qui relèvent des «règles de l'air», a été déterminé pour assurer un courant de trafic aérien sûr au sein de l'Union européenne.»*
102. Au terme de la phase d'élaboration, il a été démontré que la partie B des règles SERA était complète, correcte, présentait une homogénéité et une intégrité suffisantes, pouvait vraisemblablement être mise en œuvre/exécutée et répondait à l'objectif des modalités d'exécution. Il est intéressant de souligner que la plupart des exigences de la partie B sont vues comme des mesures relatives à la sécurité, car elles visent principalement à atténuer les dangers/risques préexistants inhérents à l'aéronautique (p.ex. abordage en vol, collision sur les voies de circulation, etc.).
103. En outre, comme demandé dans les modalités d'exécution des règles SERA, la transition de la situation actuelle des États membres vers l'entrée en vigueur des dispositions de la partie B des règles SERA sera assortie d'une évaluation locale de la sécurité en vue de mener cette phase de transition en toute sécurité.
104. Enfin, ladite évaluation a conclu qu'aucune dérogation à la règle ne devrait être autorisée et qu'un processus de «maintenance» doit être mis en place pour prendre en compte les besoins futurs en termes de sécurité, les éventuelles modifications aux annexes 11 et 3 de l'OACI ou toute évolution découlant d'un changement au sein de l'environnement opérationnel européen.
105. Pour conclure, l'application de ce processus structuré d'évaluation des répercussions sur la sécurité a démontré que les exigences relatives aux services de la circulation aérienne dans la partie B des règles SERA, qui relèvent des «règles de l'air», garantissent un flux de trafic plus sûr au sein de l'Union européenne et que leur application ne sera

totale­ment sûre qu'une fois que le système réglementaire aéronautique européen sera complet et mis en œuvre. En effet, toutes les questions, recommandations et suppositions relatives à la sécurité identifiées au cours du processus d'évaluation de la sécurité ont été correctement abordées par les modalités d'exécution des règles SERA jointes au présent avis, ou une mesure a été initiée pour les aborder de manière adéquate (p.ex. élaboration en cours d'AMC et de GM pour la partie B des règles SERA et élaboration en cours d'autres règlements au sein du règlement fondateur).

106. Pour terminer, il est important de souligner que l'impact sur la sécurité de certains éléments, tels que le top horaire à la minute près au lieu de la demi-minute près et les nouvelles dispositions, notamment celles relatives aux RMZ et TMZ, sera analysé et que le résultat de cette évaluation sera fourni à la Commission.

ii. Économiques

107. À ce stade, les coûts impliqués sont principalement ceux associés à la diffusion de l'information, à la formation et à la familiarisation avec le règlement des prestataires de services de navigation aérienne, des exploitants d'aérodrome et des usagers de l'espace aérien. Il est cependant considéré que ces dépenses ne seront consenties qu'une seule fois lors de la première modification des règles et procédures. Ensuite, une réduction des frais récurrents grâce à l'harmonisation est prévue. Pourtant, il faut également souligner qu'en raison du manque de données en provenance de chacun des États membres, l'évaluation de l'impact économique n'est que qualitative.

108. Les effets dans les différentes régions de l'espace aérien pourraient être les suivants:

- aucun changement, lorsque les règles nationales sont déjà intégralement conformes à la partie B des règles SERA;
- modification de certaines règles nationales pour se mettre en conformité avec la partie B des règles SERA (car les modalités d'exécution des règles SERA ne transposent pas la totalité de l'annexe 11 ou de l'annexe 3 de l'OACI et la transposition complète aura lieu à un stade ultérieur);
- les États membres dans leur ensemble ne devront plus s'efforcer de transposer les modifications apportées aux annexes 11 et 3 de l'OACI⁹, puisque ce travail sera fait au niveau de l'Union européenne au travers de la modification des modalités d'exécution applicables à l'Union.

109. L'importance de l'impact dépendra des éléments suivants:

- coûts au niveau national découlant de la mise en conformité avec les exigences relatives à l'exécution d'évaluations de sécurité à l'échelle nationale de toute modification (éventuelle) liée à la mise en œuvre de la partie B des règles SERA;
- le nombre et la portée des différences identifiées entre la partie B des règles SERA et les règles nationales;
- l'ampleur des modifications (s'il y en a) des procédures opérationnelles nécessaires dans tout État membre; et
- l'ampleur des mesures d'atténuation des risques (si de telles mesures existent) requises par l'évaluation de sécurité qui doit être effectuée sur le plan local.

110. Les coûts liés aux modalités d'exécution de la partie B des règles SERA peuvent inclure:

- les frais de diffusion de l'information, de formation et de familiarisation avec les modalités d'exécution des règles SERA;

⁹ Pour les SARP de l'OACI qui ont déjà été transposés dans la législation européenne

- les frais découlant des modifications apportées aux procédures opérationnelles;
 - les frais liés aux mesures d'atténuation des risques (si de telles mesures existent) requises par l'évaluation de sécurité qui doit être effectuée sur le plan local.
111. L'impact sur les autorités réglementaires, les prestataires de services de navigation aérienne (PSNA), les exploitants d'aérodromes et les usagers de l'espace aérien dépendra clairement de l'ampleur de la divergence entre leurs règles nationales et les annexes 3 et 11 de l'OACI, et donc de la partie B des règles SERA. Les PSNA, les exploitants d'aérodrome et les exploitants d'aéronefs seront impliqués dans la dissémination vers leur personnel de toute information relative aux modifications apportées à la règle, dans la formation adéquate de leur personnel ainsi que dans la mise en œuvre de tous les changements aux procédures opérationnelles qui sont exigés. Les autorités compétentes devront s'assurer que leur personnel est informé de tout changement apporté aux règles au sein de leur propre espace aérien et garantir que les PSNA, les exploitants d'aéroport et les usagers de l'espace aérien respectent les règles modifiées. En établissant une période de transition appropriée pour l'entrée en vigueur des règles de la partie B des règles SERA, l'impact pourrait être mineur.

Autorités réglementaires/autorités compétentes

112. Les autorités réglementaires/autorités compétentes devront dans un premier temps être assurées que les changements des règles requis ont été mis en application, ce qui aura un coût (p.ex. inspecteur). Par la suite, les coûts engendrés pour garantir la conformité avec toutes les règles modifiées ne seront pas différents des coûts existants pour garantir la conformité avec les règles actuelles. Il est possible que certains États membres qui sont touchés par les dispositions de la partie B des règles SERA doivent modifier leur législation nationale en conséquence.
113. Dans certains cas particuliers, les frais peuvent résulter de la nécessité d'apporter des modifications à la classification de l'espace aérien et donc de modifier toutes les cartes et publications pertinentes. Par ailleurs, l'apport de modifications à la structure de l'espace aérien, notamment de nouvelles routes ATS, des espaces aériens réglementés ou réservés, etc., pourrait s'avérer nécessaire dans certains États membres afin de satisfaire aux exigences de la classification de l'espace aérien et de traiter le cas de certains usagers spécifiques de l'espace aérien.

Prestataires de services de navigation aérienne (PSNA) et exploitants d'aérodrome

114. Tous les PSNA devraient déjà avoir instauré les procédures nécessaires pour garantir que les informations appropriées sont entièrement diffusées à l'ensemble du personnel concerné. En dépit de certaines répercussions administratives dues aux modifications exigées pour chaque PSNA, l'utilisation de ces procédures existantes pour mettre en œuvre la partie B des règles SERA ne devrait pas avoir d'impact significatif sur les coûts des PSNA.
115. En ce qui concerne les formations, en dépit de quelques frais mineurs liés à la mise à jour du matériel pédagogique, les coûts des cours de formation destinés au maintien des compétences du personnel ne devraient pas être différents des coûts actuels une fois que les règles seront établies. Les coûts liés aux formations pourraient n'augmenter que dans les États membres où la classification de l'espace aérien doit être modifiée, et par conséquent les procédures ATS également. Dans tous les cas, le coût des changements apportés aux procédures opérationnelles pour soutenir la mise en œuvre de la partie B des règles SERA ne peut être estimé que sur le plan local.
116. En outre, si les États membres décidaient de transformer un espace aérien de classe F en espace aérien contrôlé, il est alors probable que cela générerait des frais supplémentaires liés à la formation et à l'engagement d'ATCO.

117. Dans le cas où les exploitants d'aérodrome fournissent également des services de navigation aérienne, ces derniers seront également touchés de la même manière que les PSNA par la mise en œuvre de la partie B des règles SERA.

Exploitants d'aéronefs et usagers de l'espace aérien

118. Des procédures existantes courantes de briefing des pilotes, qui sont exigées par les règlements européens ou nationaux, prévoient la diffusion des informations relatives à la règle proposée. Par conséquent, ce processus devrait pouvoir être pris en charge dans le cadre des procédures actuelles avec un impact minime sur les coûts.
119. En ce qui concerne la formation et les examens, comme pour les PSNA, même si quelques coûts mineurs découlent de la mise à jour du matériel pédagogique, les coûts de formation ne peuvent être estimés que localement une fois que le nouveau règlement sera instauré.
120. Dans certains cas particuliers, lorsque l'autorité réglementaire/autorité compétente de l'État membre décide de mettre en œuvre des RMZ et/ou TMZ dans des espaces aériens de classe G, F et E, un nombre limité d'aéronefs utilisés en aviation générale peut nécessiter des équipements additionnels, mais l'estimation du coût ne peut être effectuée que localement par l'État membre qui applique ces mesures.

iii. Sur l'environnement

121. Aucun impact environnemental n'est prévu, si ce n'est des incidences mineures.

iv. Sur le social

122. Aucun impact social n'est prévu.

v. Autres exigences aéronautiques en dehors du champ d'application de l'EASA ou du ciel unique européen (SES)

123. Il n'y a aucune autre exigence aéronautique en dehors du champ d'application de l'EASA ou du ciel unique européen. Il convient cependant d'admettre que bien que les opérations aériennes militaires et les prestataires de services militaires qui assurent principalement des services aux OAT ne relèvent pas du champ d'application du ciel unique européen (SES) ou du règlement fondateur de l'EASA, la mise en œuvre de ces dispositions au niveau européen pourrait avoir des implications sur leurs activités. Celles-ci ne peuvent toutefois être estimées avec les informations disponibles. En outre, il est important de souligner que les répercussions pourraient s'exercer principalement sur la partie «GAT - circulation aérienne générale» des activités militaires (comme pour les autorités réglementaires, usagers de l'espace aérien ou PSNA) et que, à cet égard, l'impact peut être considéré comme similaire à celui s'exerçant sur les entités civiles.

Résumé et évaluation finale

a. Comparaison des répercussions positives et négatives pour chaque option évaluée

124. Comme mentionné ci-avant, le choix des options quant à la manière de procéder à l'élaboration de la partie B des règles SERA était limité. C'est pourquoi la présente évaluation de l'impact réglementaire (RIA) ne peut faire d'analyse comparative de l'impact de chaque option, mais se concentre sur l'évaluation des répercussions positives et négatives de l'option choisie, à savoir «transposer les dispositions relevant des règles de l'air se trouvant dans d'autres annexes de l'OACI que l'annexe 2».

a.1 Répercussions positives:

- mise en œuvre uniforme de règles de l'air européennes normalisées dans le champ d'application du règlement fondateur et des règlements du ciel unique européen (SES).

- règlement unique qui couvre des exigences relevant des règles de l'air issues de l'annexe 2 de l'OACI, et qui transpose des dispositions relevant des règles de l'air se trouvant dans d'autres annexes de l'OACI que l'annexe 2.
- lorsqu'ils volent dans l'espace aérien européen, les usagers ne seront pas tenus de suivre la transposition des SARP de l'OACI propre à chaque État membre en ce qui concerne les règles de l'air.
- problèmes et risques réduits de malentendus provoqués par des règles de l'air nationales différentes et une application différente de la classification de l'espace aérien.
- aide aux États membres en fournissant une mise en application uniforme et conforme des SARP de l'OACI. À l'avenir, les États membres ne devront plus s'efforcer de transposer les modifications des dispositions pertinentes des annexes 11 et 3 de l'OACI, puisque cette tâche sera effectuée de manière centralisée au niveau européen au travers des tâches de réglementation applicables.
- harmonise la mise en œuvre de la classification de l'espace aérien de l'OACI.
- harmonise les dispositions liées au vol VFR spécial et fournit des conditions sans ambiguïté pour leur mise en œuvre.
- fournit des outils aux États membres pour améliorer la sécurité dans les parties d'espace aérien où cela est perçu comme nécessaire, en instaurant des zones à utilisation obligatoire de radio (RMZ) et des zones à utilisation obligatoire de transpondeur (TMZ). Les États membres peuvent ainsi adapter la classification de l'espace aérien de l'OACI en fonction de leurs besoins spécifiques.

a.2 Répercussions négatives:

- comme mentionné précédemment, le principe retenu pour l'évaluation des répercussions consiste à limiter la portée des questions générales, car on ne peut entrer en détail dans les aspects de la mise en œuvre ou dans les spécificités nationales de mise en œuvre de la partie B des règles SERA. En outre, en raison du calendrier serré, aucune étude n'a été menée sur le détail de la mise en œuvre ou les spécificités nationales de mise en œuvre de la partie B des règles SERA.
- l'une des répercussions négatives possibles est le coût associé à la mise en œuvre de la partie B des règles SERA en termes de formation du personnel et de modification des procédures.

b. Évaluation finale et recommandation de l'option choisie

125. L'adoption de règles de l'air uniformes qui transposent les dispositions d'annexes de l'OACI autres que l'annexe 2 s'assortit de coûts qui dépendront de la situation préexistante au sein des États membres.
126. Lorsque des modifications sont requises, les systèmes pertinents de sécurité et de gestion des modifications devraient déjà comporter des procédures relatives à la diffusion des informations aux personnes concernées, et le coût marginal pour inclure les informations relatives auxdites modifications des règles proposées dans le cadre de ce processus devrait être minime.
127. Dans le cas des formations, en dépit de certains frais liés à l'adaptation du matériel pédagogique, les coûts ne pourront être estimés qu'au niveau local lorsque les nouvelles règles seront instaurées.
128. Lorsque des modifications plus importantes sont requises, notamment en ce qui concerne l'instauration d'une nouvelle classification de l'espace aérien et/ou de TMZ et RMZ, les

coûts associés augmenteront en conséquence, mais ne peuvent être évalués pour l'instant.

129. Cependant, les répercussions négatives potentielles associées à une augmentation possible des coûts pour certains États membres, qui ont mis en œuvre les annexes 11 et 3 avec certaines différences, devraient être compensées par les répercussions globalement positives sur la sécurité puisqu'il y aura une mise en œuvre uniforme des SARP de l'OACI au sein de l'espace aérien européen une fois que les mesures applicables (modalités d'exécution, moyens acceptables de conformité et documents d'orientation) seront adoptées et mises en application. En outre, les États membres ne devront plus s'efforcer de transposer les modifications apportées aux annexes 11 et 3 de l'OACI, puisque cette tâche sera effectuée au niveau européen.
130. Par ailleurs, il est également important de souligner la répercussion positive liée à la mise en œuvre des modalités d'exécution de la partie B des règles SERA qui permettra la libre circulation transfrontalière des aéronefs en Europe et aidera les États membres dans leur effort de maintien d'un niveau de sécurité élevé ainsi que dans la mise en œuvre de blocs d'espace aérien fonctionnel.

V. Avis final de l'Agence

131. Les dispositions de la partie B des règles SERA jointes au présent avis ont été élaborées selon les procédures de réglementation de l'Agence et conformément au cahier des charges établi par la Commission dans le mandat des règles SERA confié à EUROCONTROL.
132. Suite au processus de consultation de l'Agence, aux réponses fournies aux commentaires des parties prenantes et aux réactions reçues avec les explications et justifications fournies dans la section b), l'avis final de l'Agence se résume comme suit:
- a) Les dispositions de la partie B de SERA jointes au présent avis transposent celles des annexes 11 et 3 de l'OACI que l'on considère relever des «règles de l'air» et contribuent à harmoniser et uniformiser la mise en application de la classification de l'espace aérien et l'utilisation de l'espace aérien en Europe.
 - b) Les différences qui persistent entre la partie B des règles SERA et les annexes pertinentes de l'OACI sont, par rapport au texte actuel, plus restrictives (catégorie A).
 - c) Les questions liées à la clarification de la définition d'autorité compétente ainsi qu'à la description des tops horaires devraient être abordées avant que la Commission ne finalise la procédure de comitologie.
 - d) Un nombre important de questions décrites ci-avant, qui ont été soulevées par les parties prenantes au cours du processus d'élaboration, a été résolu dans la version préliminaire du règlement proposé joint au présent avis.
 - e) D'autres questions seront résolues dans un avenir proche, une fois que l'Agence aura effectué l'évaluation de sécurité des éléments mentionnés dans le présent avis, par le biais de l'élaboration d'AMC/GM ou au travers du travail futur relatif à la partie C des règles SERA.

À Cologne, le 14 novembre 2011

P. GOUDOU
Directeur exécutif