

Séminaire IR ADR

La réglementation nationale après
l'entrée en vigueur de la
réglementation européenne



23/10/2013



DSAC

Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie

Objectifs de cette présentation

- Décrire **où et dans quels cas** la réglementation nationale restera applicable après l'entrée en vigueur de la réglementation européenne
- Expliquer pourquoi **une refonte de la réglementation nationale** est nécessaire et présenter la **méthode de travail** envisagée

Champ d'application de la réglementation européenne : rappel

- Aérodomes ouverts au public,
 - sur lesquels sont offerts des services commerciaux de transport aérien,
 - pour lesquels il existe des procédures d'approche ou de départ aux instruments,
 - qui comprennent une piste revêtue d'au moins 800 m ou qui sont exclusivement utilisés par des hélicoptères.
 - 107 aérodomes concernés
- De surcroît, la France a choisi d'exempter les aérodomes vérifiant les conditions suivantes :
 - trafic < 10000 pax/an
 - ET trafic < 850 mouvements de fret/an
 - 49 aérodomes exemptés

Dès 2014, **coexistence** de différents régimes de certification

- Aérodrômes soumis à la certification européenne
 - Les aérodrômes inclus dans le champ européen et non exemptés
 - 58 aérodrômes
- Aérodrômes soumis à la certification nationale
 - Aérodrômes civils accueillant du trafic commercial, hors champ européen et recevant plus de 10000 pax/an (30000 pour les COM) ou 850 mvts de fret/an
 - Les aérodrômes des COM au-dessus du seuil de trafic + 3 aérodrômes des DOM non munis de procédure IFR
- Aérodrômes non soumis à certification
 - Les autres (environ 400), dont les 49 aérodrômes exemptés



La procédure d'homologation des pistes après 2014

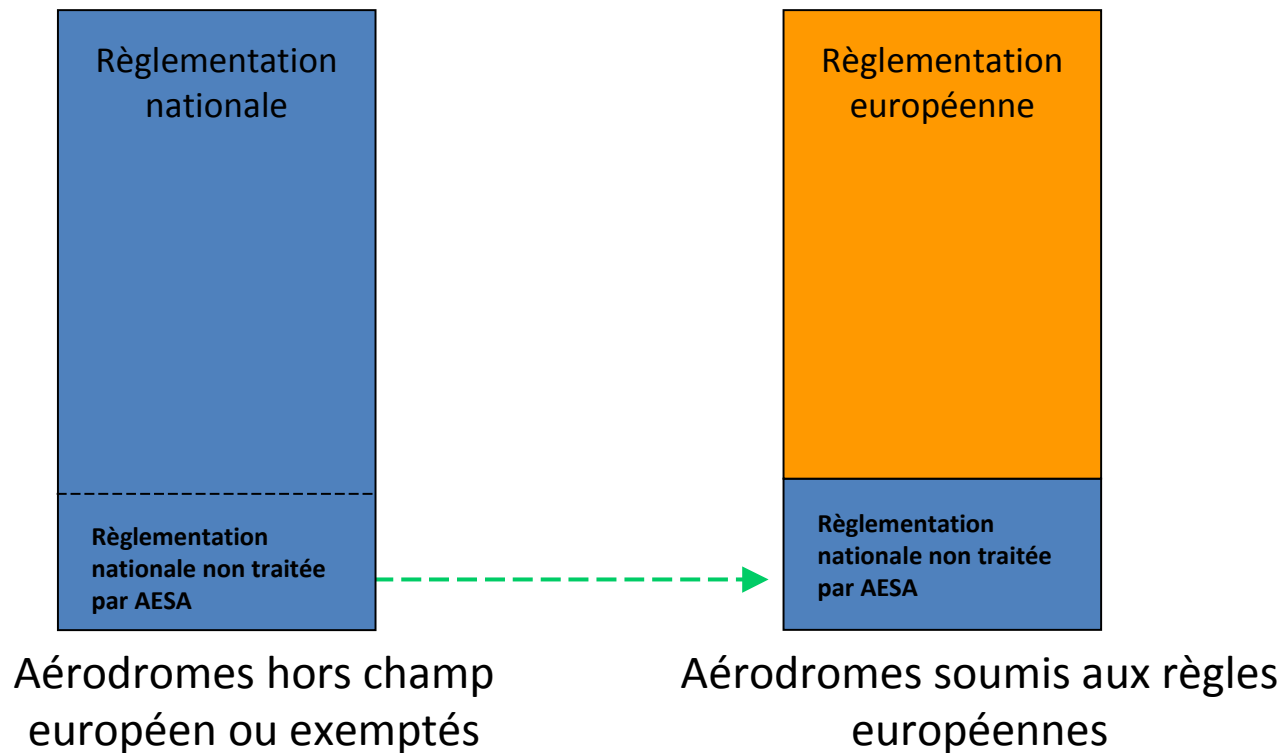
- Arrêté CHEA : l'homologation des pistes concerne actuellement les aérodromes dont le ministre de l'aviation civile est affectataire principal ou secondaire (dont aérodromes mixtes)
- L'homologation continuera à concerner les aérodromes **hors champ européen ou exemptés**, autrement dit :
 - Les aérodromes soumis à certification nationale
 - Les aérodromes non certifiés

La réglementation nationale continuera à s'appliquer :

- Dans les domaines réglementaires couverts par l'AESA et qui se superposent à la réglementation nationale
 - Aux aérodromes hors champ européen ;
 - Aux aérodromes exemptés selon le critère de trafic.
- Dans les domaines réglementaires non (encore) couverts par l'AESA
 - A tous les aérodromes français, y compris ceux détenant un certificat européen.

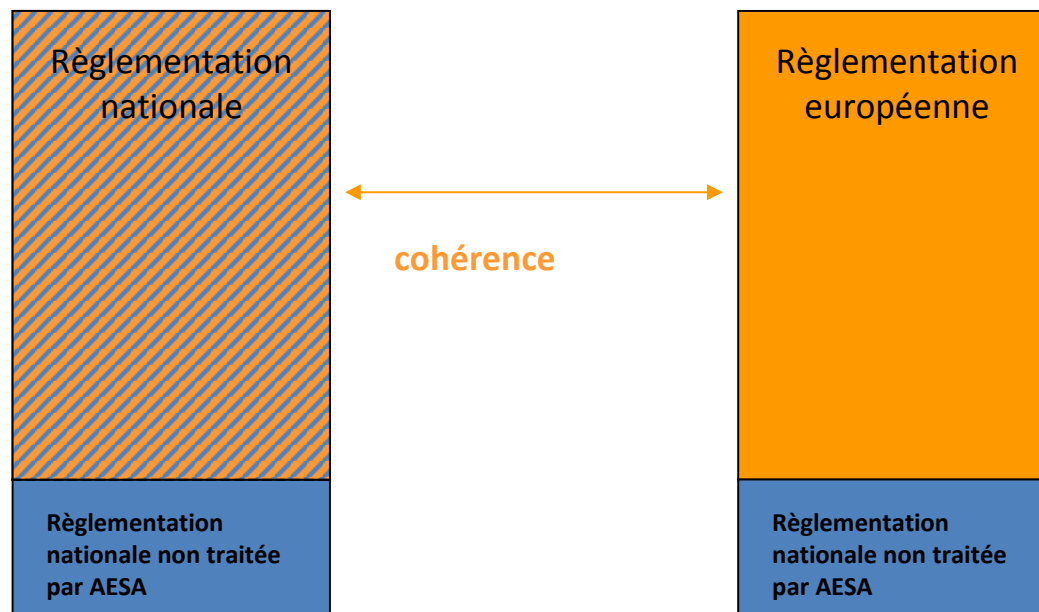
Travail en deux étapes

- Etape 1 : identifier les pans de réglementation nationale couverts par la réglementation européenne.



Travail en deux étapes

Etape 2 : refonte réglementation nationale pour assurer la cohérence avec la réglementation européenne



Aérodromes hors champ européen ou exemptés

Aérodromes soumis aux règles européennes



Etape 1 : identifier les pans de réglementation nationale non couverts par la réglementation européenne

- Domaines non encore règlementés par l'UE (mais inscrits à son programme)
 - Equipements aéroportuaires
 - Infrastructures exclusivement destinées aux hélicoptères
 - Services de gestion de l'aire de trafic
 - Etc.
- Domaines hors compétences de l'UE
 - Compétences Etatiques ou préfectorales : établissement de plans de servitudes aéronautiques, agréments des personnels SSLIA, arrêtés de police, etc.
- Exigences applicables à d'autres prestataires que l'exploitant aéroportuaire
 - Exemple tiré du CHEA : services rendus par les prestataires de navigation aérienne
 - Sous réserve qu'aucun autre règlement européen ne s'y superpose

Etape 1 : identifier les pans de réglementation nationale non couverts par la réglementation européenne (bilan)

- Domaines non encore règlementés par l'UE, mais inscrits à son programme

OU

- Domaines hors compétences UE

OU

- Exigences applicables à d'autres prestataires que l'exploitant aéroportuaire (sous réserve qu'aucun autre règlement européen ne s'y superpose)

=> Dispositions à conserver dans la réglementation nationale

Etape 2 : refonte des pans de réglementation nationale couverts par la réglementation européenne

- Partie de la réglementation nationale qui continuera à s'appliquer pour les aérodomes hors champ européen ou exemptés
- Nécessite toutefois d'être adaptée
- Principe : les exigences applicables à ces aérodomes ne peuvent être plus contraignantes que celles applicables aux aérodomes soumis à la certification européenne

Etape 2 : adoption d'un nouveau « format » pour la réglementation nationale ?

- Objectif : rendre le double dispositif réglementaire lisible et cohérent
- Il est envisagé de refondre la réglementation nationale selon la même structure que la réglementation européenne.

⇒ Intérêt pour les aérodomes en limite de seuil de trafic

- La réglementation devra inclure les points suivants :
 - Concept de base de certification et en préciser le processus de construction,
 - Le dispositif de dérogation, qui correspondra aux concepts européens d'AMC, ELOS, SC.

Remarque : en réglementation européenne, ces éléments figurent dans les parties « AR » et « OR ».

- Les « exigences essentielles » pourraient correspondre au niveau du décret, et les IR-AMC-CS au niveau de l'arrêté.



Conclusion : action DSAC à court terme

- Analyse des textes réglementaires existants (TAC-CHEA, SPPA, SSLIA, aides à la NA...) pour identifier les dispositions continuant à s'appliquer après entrée en vigueur de l'IR-ADR
- Rédaction de guides à destination des exploitants

Conclusion : action DSAC à long terme

- Dans les domaines traités par la réglementation européenne :
refonte de la réglementation nationale
 - Règles nationales = sous-ensemble pertinent et réaliste des règles européennes
 - Harmonisation du format règlementaire

Merci de votre attention



DSAC



Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie