

Acteur majeur de la construction du Ciel unique européen, l'agence européenne de sécurité aérienne (EASA) est la clé de voûte de la stratégie de sécurité aérienne de l'Union européenne. Sa mission est de promouvoir le plus haut niveau possible de sécurité et de protection environnementale pour l'aviation civile. L'aviation militaire/étatique n'entre pas dans le champ des règlements de l'EASA, contraignant seulement pour l'aviation civile. La DSAÉ a vocation à jouer, toutes proportions gardées, le rôle de l'EASA pour l'aviation militaire/étatique française. Les Etats européens doivent à présent s'organiser pour promouvoir une harmonisation des normes de sécurité pour leurs aviations militaires/étatiques.

1/ Quand a été créée l'EASA et qui sont ses membres ?

L'EASA a été créée par le **règlement (CE) n°1592/2002 du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne**. Ce règlement définit les premières "règles communes" (et obligatoires) pour l'aviation civile (limitées à la navigabilité en 2002). L'EASA compte **32 membres** (28 pays UE + 4 pays non UE). Opérationnelle depuis 2003, elle est aujourd'hui forte de 750 agents. Elle est installée à Cologne (Allemagne). L'EASA est une **entité juridique européenne indépendante** soumise au droit européen. L'EASA est dirigée par un **directeur exécutif** qui est directement rattaché au **Commissaire en charge des transports**. Son **conseil d'administration** se compose de représentants des Etats Membres et de la Commission européenne. Elle dispose également d'une **chambre de recours** indépendante.

2/ Quelle est la mission de l'EASA?

La mission de l'EASA est aujourd'hui définie par le **règlement (CE) n°2018/1139 du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne**:

"L'objectif principal du présent règlement est d'établir et de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe » (article 1, objet et objectifs). "Une agence de l'Union européenne pour la sécurité est créée afin de garantir le bon fonctionnement et le bon développement de l'aviation civile dans l'Union conformément aux objectifs énoncés à l'article 1 » (Article 75)..

Initié en 2002 par le règlement (UE) 1592/2002, le périmètre des règles de l'air du domaine a connu deux extensions pour atteindre le périmètre du **règlement actuel (UE) 2018/1139**:

Périmètre initial (2002)	CE 1592/2002 du 20/02/02	Navigabilité des aéronefs
1ere extension (2008)	CE 216/2008 du 28/02/08	Formation et opérations
2eme extension (2009)	CE 1108/2009 du 21/10/09	<ul style="list-style-type: none"> • Aéroports • ATM (gestion du trafic aérien) • ANS (services de la navigation aérienne)
Périmètre actuel	UE 2018/1139 du 04/07/18	<ul style="list-style-type: none"> • Navigabilité • Formation opérations • Aéroports-ATM/ANS • Utilisation et conception structures d'espaces • Compétences étendues dans le domaine de la sécurité et notamment cyber, de l'environnement

		<ul style="list-style-type: none"> • Règlement concernant les drones
--	--	---

La stratégie de l'EASA est de promouvoir la démarche de « *Total system approach* » qui vise à couvrir toutes les composantes de l'aviation (produits, opérateurs...) et à établir un réseau unique dont l'uniformité est garantie par les règles communes de mise en œuvre (IR – *Implementing Rules*) adoptées par la Commission.

3/ Comment fonctionne l'EASA ?

L'EASA utilise deux modes d'actions : des opinions et des décisions :

- Elle propose à la Commission des opinions comme les IR (*Implementing Rules*) qui deviendront des règlements obligatoires de la Commission (exemple l'IR « maintien de la navigabilité » est devenue le règlement (CE) 2042/2003).
- Elle établit des décisions qui sont des aides à la mise en œuvre, non obligatoires, des exigences contenues dans les règlements : *Guidance Material (GM)*, *Certification Specifications (CS)* et les *Acceptable Means of Conformity (AMC)*.

Un grand nombre d'actions proposées par l'Agence affectent directement les États membres et l'industrie. Des organes consultatifs fournissent à l'Agence un forum de consultation des parties intéressées et des autorités nationales sur les priorités de l'Agence. La consultation couvre tous les aspects du processus de réglementation. Ils conseillent également l'Agence sur les priorités de l'UE en matière de sécurité et les questions stratégiques. Ils contribuent de manière déterminante au programme de réglementation de l'Agence et au plan européen pour la sécurité de l'aviation.

On trouve ainsi :

- L'organe consultatif des États membres (MAB :member state's advisory Body) ;
- Les organes techniques (TeB :technical Bodies)

Le MAB et les TeB sont composés de représentants des États membres de l'AESA, d'organisations spécifiques telle que l'Agence européenne de défense (EDA) ainsi que la Commission européenne. Les principales fonctions du MAB sont énoncées dans la décision 19-2015 du MB, tandis que celles des TeB sont décrites dans les règles de procédure du MAB et des TeB.

La préparation d'une règle prend entre 8 mois et 3 ans. Après consultation des comités RAG, TAG et SSCC, les projets de règles sont mis en ligne sur le site de l'EASA. Les autorités nationales, comme les particuliers peuvent envoyer leurs commentaires selon la procédure *Notice of Proposed Amendment (NPA)*. L'EASA analyse les commentaires, fait évoluer les projets, et publie une réponse intitulée *Common Response Document (CRD)*. La phase de consultation dure 3 mois, suivie d'une phase de révision de 3 mois et de publication de 2 mois. Les projets sont ensuite transmis à la Commission sous forme d'opinion de l'EASA.

La Commission européenne (Commissaire en charge du Transport) et la Direction Générale Mobilité et Transports (DG Move) produisent les règlements européens de sécurité. L'EASA les élabore et surveille leur mise en œuvre.

5/ Quelles sont les conséquences de la création de l'EASA pour les « autorités nationales civiles» (DGAC pour la France) ?

Jusqu'à la création de l'EASA, les règles fixant les conditions de mise en œuvre des aéronefs civils (formation des pilotes, navigabilité, règles de circulation aérienne, ..) étaient une responsabilité de chaque État, sur la base de recommandations de l'OACI ou des JAA. En France, la DGAC (autorité de

régulation nationale) légiférait par arrêtés pour l'aviation civile (formation des pilotes, règles de CAG,...). Cette mission appartient à présent à la Commission et à l'EASA.

L'EASA devient l'autorité de régulation et de surveillance européenne unique et supranationale de l'aviation civile européenne. Les autorités nationales de régulation (DGAC pour la France) deviennent des « autorités nationales compétentes » accréditées auxquelles l'EASA peut déléguer des tâches opérationnelles, comme la remise des agréments de navigabilité (certificats, agréments), ou la délivrance des licences européennes des pilotes (l'EASA se réserve le droit d'effectuer elle-même des missions d'audit ou de surveillance dans les Etats membres).

6/ Comment se faisait l'harmonisation des règles de sécurité en Europe avant la création de l'EASA?

Parallèlement à l'initiative Ciel unique et à la création de l'EASA, trois organisations intergouvernementales oeuvrent/ont oeuvré à l'harmonisation des règles nationales :

- une organisation mondiale : l'OACI ;
- deux organisations paneuropéennes : les JAA et l'agence Eurocontrol.

a/ **L'OACI** adopte les normes et recommandations (*Standards and Recommended Practices* : SARP), règlementant mondialement la **navigabilité**, le partage des **fréquences radio**, la circulation aérienne, etc. Les travaux de l'OACI sont indispensables à l'harmonisation mondiale des règles de l'aviation civile. Les règles civiles européennes (Ciel unique), les règles civiles françaises (DGAC) et les règles militaires françaises (RCAM, navigabilité étatique,..) sont construites en conformité avec les recommandations de l'OACI.

b/ **Les Joint Aviation Authorities (JAA)** réunissaient les autorités de régulation nationales européennes (DGAC pour la France); leur rôle était de proposer des normes communes non contraignantes que chaque Etat s'engageait à adopter dans sa réglementation nationale: normes de certification au départ (1970) puis, à partir de 1987, des normes communes dans les autres domaines: formation, opérations, licences des pilotes, etc. Avec le règlement CE 1592/2002, les normes de navigabilité deviennent obligatoires et sont une responsabilité de l'EASA. Avec la création de l'EASA, les JAA deviennent inutiles et disparaissent en 2009.

c/ **L'Agence Eurocontrol, agence** intergouvernementale civile et militaire, créée en 1960, compte 40 membres. Sa mission consiste à harmoniser les règles dans le domaine ATM (gestion des espaces aériens) et CNS (systèmes de communication, navigation, surveillance).

Avec l'EASA, la Commission dispose d'une agence qui a la vision globale des règles dans le domaine de la sécurité aérienne. L'harmonisation des règles passe d'une logique nationale non contraignante (adoption de recommandations dans les règles nationales) à une logique communautaire contraignante (les règles de l'EASA sont publiées au travers de règlements européens qui ont force de loi dans les 28 pays de l'UE).

7/ L'aviation militaire/étatique entre-t-elle dans le champ du règlement (CE) 216/2008 établissant des règles communes pour l'aviation civile et la création de l'EASA ?

L'aviation militaire/étatique ne rentre pas dans le champ d'application des règles communes de ce règlement et ceci compte tenu de l'impossibilité pour la Commission de réglementer les activités militaires qui appartiennent au domaine national, souverain et intergouvernemental de la PSDC (politique de sécurité et de défense commune).

Cette exclusion est précisée dans l'article 1^{er} (champ d'application) du règlement (CE) 216/2008 ; elle est toutefois assortie d'un **engagement des Etats en matière de compatibilité des règles militaires** :

« Le présent règlement ne s'applique pas:

a) aux produits, pièces, équipements, personnels et organismes visés au paragraphe 1, points a) et b), pendant le déroulement d'opérations militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de surveillance côtière ou d'opérations ou activités analogues. **Les États**

membres s'engagent à faire en sorte que ces opérations ou activités soient menées en tenant dûment compte, dans la mesure du possible, des objectifs du présent règlement;

b) aux aérodromes ou parties d'aérodrome, ainsi qu'aux équipements, personnels et organismes visés au paragraphe 1, points c) et d), qui sont exploités par l'armée et sous son contrôle;

c) à la GTA/SNA, y compris aux systèmes et composants, ainsi qu'aux personnels et organismes visés au paragraphe 1, points e) et f), qui sont fournis ou mis à disposition par l'armée. Les États membres s'engagent à faire en sorte que les aéronefs visés au point a) du présent paragraphe soient, le cas échéant, séparés des autres aéronefs.

3. Dans la mesure du possible, les États membres veillent à ce que les installations militaires ouvertes au public visées au paragraphe 2, point b), et les services fournis au public par du personnel militaire, visés au paragraphe 2, point c), offrent un niveau de sécurité au moins aussi efficace que celui requis par les exigences essentielles définies aux annexes V bis et V ter. »

Quelle est la particularité française ?

La France a mis en place dans les années 2000 un mécanisme de certification civile de ses écoles de pilotage afin d'obtenir les licences civiles pour ses pilotes militaires. Depuis 2008, c'est l'EASA qui a la responsabilité du contenu des licences européennes civiles (1^{ère} extension du périmètre EASA), de la certification des organismes de formation (ATO), et qui délègue la remise des certificats, agréments et licences à la DGAC.

De même, pour les contrôleurs militaires qui assurent le contrôle aérien d'aéronefs civils évoluant selon les règles de la CAG, la France a fait le choix, en accord avec la DGAC, de leur attribuer les licences européennes civiles (1400 contrôleurs). L'attribution de cette licence européenne civile vise à assurer aux contrôleurs militaires un niveau de protection juridique identique à celui des contrôleurs civils, lorsqu'ils effectuent une mission identique (contrôle d'aéronefs civils ou militaires selon des règles civiles). Ce double choix original et vertueux n'avait aucun caractère obligatoire.

8/ Comment est organisée l'aviation militaire/étatique en matière de réglementation et de surveillance ?

Avec la création de la DSAÉ, il existe **9 autorités de réglementation militaires/étatiques en France.** Cette situation est résumée dans le tableau suivant :

		DGA	DSAÉ	Armées et Directions Générales	EASA (rappel)
		L'autorité technique (AT)	L'autorité de sécurité aéronautique d'Etat (ASAE)	Les autorités d'emploi (AE)	Autorité européenne unique (aviation civile)
Navigabilité étatique	Initiale et suivi	X			X
	Maintien		X		X
Circulation aérienne militaire			X		X
Formation				X	X
Opérations/ Exploitation				X	X

9/ Quelles sont les conséquences de la création de l'EASA pour les aviations militaires en Europe?

Le respect par les Etats de leur engagement à assurer un niveau équivalent de sécurité pour leurs activités aériennes étatiques est essentiel car **les activités aériennes civiles et militaires sont fortement imbriquées comme l'illustre le modèle français :**

- Les aéronefs et pilotes militaires français conduisent environ 20% de leur activité aérienne dans le cadre civil de la CAG.

- Des contrôleurs et des centres de contrôle militaires assurent des missions de contrôle d'aéronefs civils selon les règles civiles (EASA) de la CAG.
- Un certain nombre d'aérodromes militaires sont ouverts aux aéronefs militaires qui peuvent évoluer en CAM (circulation aérienne militaire) ou en CAG et aux aéronefs civils en CAG.

	Règles civiles (EASA) Pilotes & Contrôleurs	Règles militaires (nationales) Pilotes & Contrôleurs
Aviation civile	Appliquent les règles contraignantes européennes	N'ont pas accès aux règles militaires <i>(sauf autorisation particulière et exceptionnelle)</i>
Aviation militaire	Respectent les règles de l'EASA lorsqu'ils évoluent en Circulation Aérienne Générale (pilotes) ou qu'ils rendent des services à la CAG (contrôleurs)	Les pilotes et les contrôleurs appliquent les règles de la CAM (Circulation Aérienne Militaire) fixées par l'autorité de régulation militaire (DSAÉ/DIRCAM)

L'exclusion des aviations militaires/étatiques du champ des règlements européens (règlements Ciel unique, règlements de sécurité de l'EASA,...) **signifie qu'ils ne sont pas contraignants pour elles. Mais cela ne veut pas dire que les aviations militaires ne s'y conforment pas: en France, l'aviation militaire applique les règles civiles en totalité lorsque ses aéronefs évoluent dans le cadre réglementaire de la CAG.**

10/ Comment améliorer la compatibilité et la sécurité entre aviation civile et militaire dans le contexte de Ciel unique européen et des normes de l'EASA?

Avec l'EASA, un niveau élevé et uniforme de sécurité pour l'aviation civile européenne sera progressivement atteint. Les aviations militaires/étatiques continueront à fonctionner selon des règles nationales, faiblement harmonisées entre elles et avec des niveaux de normes et de sécurité variables selon les Etats. Or, pour **l'aviation militaire et civile, la sécurité des uns dépend de celles des autres.** L'« harmonisation obligatoire » des aviations civiles dans le cadre du Ciel unique européen pourrait générer une dissymétrie de plus en plus forte entre une aviation civile européenne « unique » et 28 aviations militaires « indépendantes », qui sont amenées à évoluer dans un ciel européen à la fois unique et partagé.

Certains pays européens ont fait le choix de se doter d'organisations nationales équivalentes à l'EASA pour leur aviation militaire. C'est le cas du Royaume-Uni, des Pays-Bas et de la Suède qui ont créés une "autorité nationale militaire de régulation" (*Military Aviation Authority - MAA*) en charge d'édicter les règlements militaires dans les domaines de la formation, la navigabilité, la circulation aérienne militaire. **Avec la création de la DSAÉ, la France fait également figure de précurseur.**

Il appartient aux Etats de conduire une réflexion sur l'organisation des aviations militaires/étatiques dans le domaine de l'harmonisation des règles de sécurité. Elles ne peuvent ni ne doivent entrer dans le champ des règles de l'EASA.

C'est dans cet esprit que les normes EMAR de navigabilité militaire européennes ont été développées sous l'égide de l'Agence européenne de défense (AED).

De plus, la DSAé a initié un processus de travail collaboratif avec ses homologues européens. Cela s'est traduit par la création d'un forum des MAA européens : EUMAAC, dont la première réunion s'est tenue à Paris en mai 2014 sous la présidence française. Ce forum est un lieu informel de réflexion globale et prospective en matière de sécurité aéronautique, qui vise à identifier les perspectives communes à l'ensemble de la communauté militaire, pour amorcer l'effort de coordination et de convergence entre les aviations militaires européennes.

LEXIQUE

AMC :	Acceptable means of compliance
ANS :	Air Navigation system
ATM :	Air traffic management
ATO :	Agreed training organisation
CAG :	Circulation aérienne générale
CAM :	Circulation aérienne militaire
CNS :	Communication, Navigation, Surveillance
CRD :	Common response document
CS :	Certification spécification
CUE :	Ciel unique européen
DIRCAM :	Direction de la circulation aérienne militaire
DGAC :	Direction générale de l'aviation civile
DSAÉ :	Direction de la sécurité aéronautique d'Etat
EASA :	Agence européenne de sécurité aérienne
EMAR :	European military airworthiness requirements
FAA :	Federal Aviation Agency
FCL :	Flight crew licence
FTO :	Flight training organisation
GM :	Guidance material
IR :	Implementing rule
JAA :	Joint aviation authorities
JAR :	Joint aviation requirements
MAA :	Military aviation authority
NPA :	Notice of proposed amendment
RAG:	Rulemaking advisory group
TAG:	Thematic advisory group
OACI :	Organisation de l'aviation civile internationale
SSCC :	Safety standard consultation committee