



Bruxelles, le 16 mars 2020
REV2 – remplace la communication
(REV1) du 18 janvier 2019

COMMUNICATION AUX PARTIES PRENANTES

RETRAIT DU ROYAUME-UNI ET REGLES DE L'UE EN MATIERE DE SECURITE AERIENNE

Depuis le 1^{er} février 2020, le Royaume-Uni s'est retiré de l'Union européenne et est devenu un «pays tiers»¹. L'accord de retrait² prévoit une période de transition prenant fin le 31 décembre 2020³. Jusqu'à cette date, le droit de l'Union dans son intégralité s'applique au Royaume-Uni et sur son territoire⁴.

Au cours de la période de transition, l'Union et le Royaume-Uni vont négocier un accord sur un nouveau partenariat, prévoyant notamment une zone de libre-échange. Toutefois, il n'est pas certain qu'un tel accord sera conclu et entrera en vigueur à la fin de la période de transition. En tout état de cause, un tel accord créerait une relation qui, sur le plan des conditions d'accès au marché, serait très différente de la participation du Royaume-Uni au marché intérieur⁵, à l'union douanière de l'Union et à l'espace TVA et accises.

Dès lors, l'attention de toutes les parties intéressées, et plus particulièrement des opérateurs économiques, est attirée sur les conséquences juridiques qui devront être prises en considération lorsque la période de transition prendra fin. Après la fin de la période de transition, les règles de l'Union dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile ne s'appliqueront plus au Royaume-Uni. Il en résultera notamment les conséquences suivantes en ce qui concerne les différents volets de la sécurité de l'aviation civile:

¹ Un pays tiers est un pays non membre de l'Union.

² Accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique, JO L 29 du 31.1.2020, p. 7 (ci-après l'«accord de retrait»).

³ La période de transition peut, avant le 1^{er} juillet 2020, être prolongée une fois d'une période maximale d'un ou deux ans (article 132, paragraphe 1, de l'accord de retrait). Jusqu'à présent, le gouvernement britannique a exclu une telle prolongation.

⁴ Sous réserve de certaines exceptions prévues à l'article 127 de l'accord de retrait, dont aucune n'est pertinente dans le contexte de la présente communication.

⁵ En particulier, un accord de libre-échange ne prévoit pas de principes liés au marché intérieur (dans le domaine des marchandises et des services) tels que la reconnaissance mutuelle, le «principe du pays d'origine» et l'harmonisation. Il ne supprime pas non plus les formalités et contrôles douaniers, dont ceux concernant l'origine des marchandises et de leurs éléments constitutifs, ni les interdictions et restrictions d'importation et d'exportation.

Conseils aux parties prenantes:

Pour faire face aux conséquences exposées dans la présente communication, les parties prenantes du secteur de l'aviation sont en particulier invitées:

- à utiliser le «programme de demande anticipée» de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) afin de garantir le respect des dispositions réglementaires de l'Union;
- à adapter les procédures pour tenir compte du fait que, le Royaume-Uni étant un pays tiers à toutes fins utiles, y compris en ce qui concerne la qualité d'exploitant d'aéronefs d'une entreprise ainsi que la certification et l'immatriculation des aéronefs, les règles pertinentes de l'Union relatives aux situations impliquant des pays tiers s'appliqueront;
- à garantir le respect, par le personnel aérien⁶, des exigences de certification de l'Union après la fin de la période de transition, en transférant les certificats délivrés par le Royaume-Uni à une autorité de l'Union.

1. CERTIFICATS DE TYPE, CERTIFICATS POUR LES PIÈCES ET LES ÉQUIPEMENTS, CERTIFICATS POUR LES ORGANISMES DE CONCEPTION

Conformément à l'article 77 du règlement de base⁷, l'AESA exécute pour le compte des États membres les fonctions et les tâches qui sont celles de l'État de conception en ce qui concerne les certificats de type pour les produits⁸, les certificats pour les pièces et les équipements et les certificats pour les organismes de conception. De tels certificats⁹ délivrés par l'AESA à des personnes et à des organismes situés au Royaume-Uni ne seront donc plus valables dans l'UE après la fin de la période de transition. Les titulaires de certificats concernés sont informés que les produits, pièces et équipements concernés ne seront plus considérés comme certifiés au sens du chapitre III, section I, du règlement de base.

⁶ Par exemple, des pilotes, des membres de l'équipage de cabine, des instructeurs, des évaluateurs ou des examinateurs.

⁷ Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

Ce règlement a abrogé et remplacé le 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 du 19.3.2008, p. 1). Les références faites dans la présente communication au règlement de base doivent être comprises comme incluant ce dernier règlement, dans la mesure où elles concernent des périodes antérieures au 11 septembre 2018.

⁸ Conformément à l'article 3, point 3), du règlement de base, on entend par «produit», un aéronef, un moteur ou une hélice.

⁹ Conformément à l'article 3, point 12), du règlement de base, on entend par «certificat», un certificat, un agrément ou une approbation, une licence, une autorisation, une attestation ou tout autre document délivré à l'issue d'une procédure de certification attestant la conformité avec les exigences applicables.

Les titulaires de certificats qui cesseront d'être valables après la fin de la période de transition qui souhaiteraient poursuivre leurs activités dans l'UE à partir de cette date, devraient, à partir de cette date, faire en sorte de respecter les exigences de certification prévues dans la législation de l'UE en matière de sécurité aérienne. En fonction des certificats en question, il peut s'agir notamment de demander à l'AESA un certificat de pays tiers ou la délivrance d'un certificat à la suite de la relocalisation de la personne ou de l'entité dans l'UE.

2. CERTIFICATS DELIVRES PAR LES AUTORITES COMPETENTES DU ROYAUME-UNI

Les titulaires de certificats délivrés avant la fin de la période de transition **par les autorités compétentes du Royaume-Uni** en application du règlement de base et de tout acte d'exécution ou acte délégué pertinent sont informés que ces certificats ne seront plus valables dans l'UE après la fin de la période de transition. Il s'agit notamment:

- des certificats de navigabilité, des certificats de navigabilité restreints, des autorisations de vol, des agréments d'organismes responsables de l'entretien des produits, pièces et équipements, des agréments d'organismes responsables de la fabrication des produits, pièces et équipements, des agréments d'organismes chargés de former les personnels d'entretien, ainsi que des certificats délivrés au personnel responsable de la remise en service d'un produit, d'une pièce ou d'un équipement après entretien, délivrés en application du chapitre III, section I, du règlement de base;
- des licences de pilote, des certificats médicaux de pilote, des licences délivrées par des organismes de formation des pilotes, des certificats délivrés par des centres aéromédicaux, des certificats pour des simulateurs d'entraînement au vol, des certificats pour les personnes chargées de dispenser une formation au vol ou une formation en vol simulé ou d'évaluer les compétences des pilotes, ainsi que des certificats pour les examinateurs aéromédicaux, délivrés en application du chapitre III, section II, du règlement de base;
- des certificats pour les exploitants d'aéronefs et des certificats pour l'équipage de cabine, délivrés en application des articles 30 et 22 du règlement de base;
- des certificats pour des aérodromes, des certificats des prestataires de GTA/SNA, des licences et des certificats médicaux pour les contrôleurs aériens, des certificats pour des organismes de formation des contrôleurs aériens, des certificats pour des centres aéromédicaux et des examinateurs aéromédicaux responsables des contrôleurs aériens, des certificats des personnes chargées de dispenser une formation pratique ou d'évaluer les compétences des contrôleurs aériens, délivrés en application du chapitre III, sections IV à VI, du règlement de base.

| |
|--|
| <p>Il est rappelé aux parties prenantes que l'AESA accepte les demandes relatives à certains agréments de pays tiers présentées par des titulaires existants d'un</p> |
|--|

agrément du Royaume-Uni. Cela concerne les certificats et agréments suivants¹⁰:

- **Agrément d'organisme de production – POA (formulaire 55 de l'AESA)**
- **Lettres d'agrément de production hors agrément d'organisme de production – hors POA (formulaire 65 de l'AESA)**
- **Agréments des organismes de maintenance – MOA (formulaires 3 et 3MF de l'AESA)**
- **Agréments relatifs aux organismes de formation de maintenance – MTOA (formulaire 11 de l'AESA)**
- **Agréments relatifs aux organismes de gestion du maintien de la navigabilité – agréments CAMO (formulaire 14 de l'AESA)**
- **Simulateurs d'entraînement au vol – FSTD (formulaire 145 de l'AESA)**
- **Organismes de formation agréés – ATO (formulaire 143 de l'AESA)**
- **Agréments relatifs aux centres aéromédicaux – agréments AeMC (formulaire 146 de l'AESA)**
- **Certificats des prestataires de GTA/SNA (formulaire 157 de l'AESA)**

3. CERTIFICATS RELATIFS A DES PIECES ET A DES EQUIPEMENTS DELIVRES PAR LES PERSONNES PHYSIQUES ET MORALES CERTIFIEES PAR LES AUTORITES COMPETENTES DU ROYAUME-UNI

3.1. Pièces et équipements mis sur le marché de l'Union ou du Royaume-Uni avant la fin de la période de transition

L'article 41, paragraphe 1, de l'accord de retrait dispose qu'une marchandise existante et individuellement identifiable qui a été légalement mise sur le marché de l'Union ou du Royaume-Uni avant la fin de la période de transition peut continuer à être mise à disposition sur le marché de l'Union ou du Royaume-Uni et circuler entre ces deux marchés jusqu'à ce qu'elle atteigne son utilisateur final ou être mise en service dans l'Union ou au Royaume-Uni conformément aux dispositions applicables du droit de l'Union. Par conséquent, les pièces et les équipements pour lesquels une personne certifiée par les autorités compétentes du Royaume-Uni a délivré un certificat de conformité en cours de validité en vertu des règles de l'UE en matière de sécurité aérienne peuvent être utilisés dans l'Union, conformément aux dispositions applicables, également après la fin de la période de transition, pour autant qu'ils aient été mis sur le marché de l'Union ou du Royaume-Uni avant la fin de la période de transition.

¹⁰ <https://www.easa.europa.eu/brexit>

Il incombe à l'opérateur économique qui invoque cette disposition de prouver, en se fondant sur tout document pertinent, que la marchandise a été mise sur le marché dans l'Union ou au Royaume-Uni avant la fin de la période de transition¹¹.

Aux fins de cette disposition, on entend par «mise sur le marché» la première fourniture d'une marchandise destinée à être distribuée, consommée ou utilisée sur le marché dans le cadre d'une activité commerciale, à titre onéreux ou gratuit¹². On entend par «fourniture d'une marchandise destinée à être distribuée, consommée ou utilisée» «le fait qu'une marchandise existante et individuellement identifiable, après l'étape de fabrication, fait l'objet d'un accord écrit ou verbal entre deux ou plusieurs personnes morales ou physiques pour le transfert de la propriété, de tout autre droit réel ou de la possession concernant la marchandise en question, ou fait l'objet d'une offre à une ou plusieurs personnes morales ou physiques en vue de conclure un tel accord»¹³. On entend par «mise en service» «la première utilisation d'une marchandise dans l'Union ou au Royaume-Uni par l'utilisateur final aux fins auxquelles elle est destinée [...]»¹⁴.

3.2. Pièces et équipements mis sur le marché de l'Union ou du Royaume-Uni après la fin de la période de transition

Après la fin de la période de transition, les règles de l'Union dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile ne s'appliqueront plus au Royaume-Uni. Les personnes physiques et morales certifiées par les autorités du Royaume-Uni qui souhaiteraient poursuivre leurs activités dans l'UE et délivrer des certificats conformément au droit de l'Union après la fin de la période de transition devraient, à partir de cette date, veiller à être certifiées conformément à la législation de l'UE en matière de sécurité aérienne (voir notamment la section 2 de la présente communication).

4. EXPLOITANTS D'AERONEFS DU ROYAUME-UNI

Conformément à l'article 2, paragraphe 1, point c), du règlement de base, le règlement de base s'applique à l'exploitation d'aéronefs à destination, à l'intérieur ou au départ du territoire auquel les traités s'appliquent par un exploitant d'aéronefs de pays tiers. Après la fin de la période de transition, les exploitants d'aéronefs du Royaume-Uni seront considérés comme des «exploitants d'aéronefs de pays tiers» au sens de ladite disposition et des autres textes législatifs de l'UE en matière de sécurité aérienne. Cela signifie qu'un agrément de sécurité de l'AESA sera requis conformément à l'article 60 et à l'article 82, paragraphe 1, du règlement de base.

¹¹ Article 42 de l'accord de retrait.

¹² Article 40, point b), de l'accord de retrait.

¹³ Article 40, point a), de l'accord de retrait.

¹⁴ Article 40, point d), de l'accord de retrait.

Les parties prenantes sont informées que l'AESA accepte les demandes d'autorisation en tant qu'exploitants d'aéronefs de pays tiers présentées par des exploitants d'aéronefs du Royaume-Uni¹⁵.

5. AERONEFS IMMATICULES AU ROYAUME-UNI

Conformément à l'article 2, paragraphe 1, point b) ii), du règlement de base, le règlement de base s'applique à la conception, à la production, à la maintenance et à l'exploitation d'aéronefs, ainsi que leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance d'aéronefs, lorsque les aéronefs sont ou seront immatriculés dans un pays tiers et exploités par un exploitant d'aéronefs établi, résidant ou dont le principal établissement se situe sur le territoire auquel les traités s'appliquent. Après la fin de la période de transition, les aéronefs immatriculés au Royaume-Uni seront considérés comme immatriculés dans un pays tiers au sens de ladite disposition et des autres textes législatifs de l'UE en matière de sécurité aérienne.

Cela signifie que les exploitants d'aéronefs de l'UE utilisant de tels aéronefs devront respecter les dispositions du règlement de base et de tout acte d'exécution ou acte délégué pertinent. Ils devront également se conformer aux dispositions applicables du règlement (CE) n° 1008/2008 relatif aux services aériens¹⁶ en ce qui concerne l'exploitation d'un aéronef immatriculé dans un «pays tiers»¹⁷. En particulier, les transporteurs aériens de l'UE ayant l'intention de louer des aéronefs avec équipage immatriculés au Royaume-Uni seront liés par les dispositions correspondantes relatives à ces aéronefs. En ce qui concerne la sécurité, ils devront donc démontrer que des normes de sécurité équivalentes à celles imposées par le droit de l'Union ou par le droit national sont respectées.

Les sites web de la Commission sur le transport aérien, notamment celui consacré à la sécurité aérienne (https://ec.europa.eu/transport/modes/air_en) et celui de l'AESA (<https://www.easa.europa.eu/>) fournissent des informations générales. Ces pages seront mises à jour et complétées si nécessaire.

Commission européenne
Direction générale de la mobilité et des transports

¹⁵ <https://www.easa.europa.eu/brexit>

¹⁶ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).

¹⁷ Il est à noter que, conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, les aéronefs utilisés par un transporteur aérien de l'Union, mais qui ne sont ni loués sans équipage ni loués avec équipage par ce transporteur, doivent être immatriculés dans un État membre.