

TRANSFORMER LA DCS EN SERVICE A COMPETENCE NATIONALE

Extraits du protocole social DGAC 2007 – 2009 du 26 octobre 2006

« TITRE 1 – CADRE D'EVOLUTION DE LA DGAC

2-2. Objectifs particuliers pour les services de contrôle et surveillance

La réorganisation de 2005 doit être examinée après 18 mois de mise en œuvre, afin de déterminer dans quelles directions elle doit être poursuivie et développée eu égard notamment aux exigences que la DGAC se donne vis-à-vis de l'Europe dans ce domaine.

Le présent protocole, à la lumière du débat instauré entre une DCS administration centrale ou service à compétence nationale et nourri à la fois de l'expérience acquise et de l'impact potentiel des choix faits sur notre situation en Europe affirme la nécessité de se doter d'une organisation à la fois plus efficiente et mieux compréhensible par nos partenaires européens, renforçant ainsi la crédibilité de nos actions et de nos propositions.

Aussi la transformation de la DCS en service à compétence nationale (SCN) dans la fonction publique d'Etat s'affirme comme un choix lourd et indispensable mais dont les conséquences ne se limitent pas à la DCS mais intéressent directement les DAC et le STAC et les conditions dans lesquelles y travaillent les personnels.

Ce choix réaliste est un axe fort du présent protocole.

Toutefois, la mise en œuvre de cette transformation en SCN de la DCS au cours de l'année 2008 devra être étudiée dans ses détails en identifiant les avantages et inconvénients respectifs recensés et analysés, et l'ensemble des conséquences évaluées de chaque modalité organisationnelle possible.

...

Le périmètre de la réflexion sera celui de l'actuelle DCS (sécurité, sûreté, environnement), des DAC et du STAC, en prenant en compte les aspects particuliers du STAC ...

Un GT sur les modalités de mise en œuvre du SCN Contrôle de la sécurité ... sera mis en place et rendra ses conclusions avant mi-2008, afin qu'une décision définitive sur le format du SCN soit prise.

« TITRE 2 – Renforcer la DGAC et ses composantes dans un environnement européen en transformation :

2-3.- Le contrôle de la sécurité

... L'ouverture du ciel européen impose des normes communes de haut niveau, respectées par tous les acteurs, pour garantir la sécurité. La DGAC appuiera fermement le développement de ces normes communes, mais aussi la surveillance stricte de leur respect par des autorités fiables et reconnues.

Cette surveillance touche largement aux pouvoirs de police des Etats et implique fortement les autorités nationales ; celles-ci doivent donc démontrer leur capacité à mettre en œuvre des méthodes définies en commun, et s'attacher à améliorer régulièrement ces méthodes. La DCS doit être un des éléments essentiels de ce système.

Elle doit demeurer reconnue pour sa compétence, afin de garantir la conformité des acteurs français mais aussi afin de pouvoir proposer à ses partenaires européens des solutions crédibles, qu'elle aura elle-même mises en œuvre...

Pour cela la DCS doit mettre en avant, une organisation, lisible de l'extérieur, et démontrant son efficacité et adossée sur la compétence de ses personnels, la disponibilité de moyens et de ressources appropriés ainsi que sur la mise en œuvre d'un plan stratégique pour la sécurité.

Le présent protocole identifie les actions nécessaires sur ces différents thèmes pour atteindre l'objectif voulu.

Concomitamment à la création du SCN DCS, volet essentiel en termes d'organisation, un autre élément distinct mais également très important est le choix de la DCS de s'inscrire clairement dans une démarche qualité, en visant une certification à la fin de l'année 2007...

« Titre 3 - Améliorer la gouvernance et donner du sens :

2.2 L'organisation territoriale de la DGAC.

... Comme indiqué dans le présent protocole, les échelons territoriaux, et une forte représentation au niveau local, seront indispensables pour qu'une DCS transformée en SCN assure au mieux ses missions de contrôle et de surveillance...

L'OBJECTIF

La Direction du Contrôle de la Sécurité (DCS) est, dans la DGAC, le service dédié à la sécurité et la sûreté, et contrôle l'application des réglementations établies par la Direction des Affaires Stratégiques et Techniques (DAST).

Responsable du contrôle des constructeurs d'aéronefs, des compagnies aériennes, des sociétés de travail aérien, de la formation des personnels, des aéroports et des prestataires de service de la navigation aérienne, elle exerce son activité notamment au travers d'audits et de contrôles sur le terrain. Elle délivre les agréments, certificats et licences correspondants, assure la surveillance continue et accorde les éventuelles dérogations.

Le Protocole DGAC 2007 /2009 a décidé la transformation de la DCS en service à compétence nationale et confirme qu'elle doit être une force de propositions de solutions crédibles à ses partenaires européens.

LES ENJEUX

Un des enjeux majeurs, pour la DGAC, est de garantir le meilleur niveau de sécurité et de sûreté possible des biens et des personnes et le renforcement du niveau de sécurité et de sûreté passe par la mise en œuvre dans tous les domaines d'activité de la DGAC de processus de gestion de la qualité, mais également par la recherche de la plus grande efficacité des actions de surveillance et de contrôle menées par la DGAC envers les prestataires de services de navigation aérienne (DSNA et prestataires AFIS), et les différents acteurs du transport aérien et de l'aviation générale.

L'EUROPE

Le niveau européen constitue une dimension essentielle de l'action de la DGAC, du fait des travaux conduits par la Commission européenne, Eurocontrol et l'EASA.

En effet, depuis plusieurs années, d'importants dossiers relatifs à l'aviation civile sont traités au niveau de l'Union européenne et imposent une forte implication de la France pour que ses vues et ses intérêts soient bien pris en compte.

La France a, par exemple, contribué activement à l'institution de l'agence européenne pour la sécurité aéronautique (EASA), compétente dans les domaines de la certification de type et de l'édification des règles de sécurité relatives à la navigabilité et à l'exploitation des aéronefs, dont le siège est à Cologne.

Par ailleurs, la France s'est, dans le domaine de la navigation aérienne, fortement impliquée dans le processus d'élaboration des règlements dits "Ciel Unique" et a obtenu la préservation de ses intérêts essentiels en matière d'organisation de ses services pour répondre aux exigences de séparation, au minimum fonctionnel, du prestataire de services navigation aérienne et de l'autorité de contrôle et surveillance.

Elle participe également, aujourd'hui, activement, aux réflexions en cours sur la création de blocs d'espaces fonctionnels (FAB).

Les projets actuels, notamment MOSAIC, prestataire intégré de services de la Navigation Aérienne regroupant, au sein d'une organisation internationale, les personnels chargés de la Navigation Aérienne en Europe doivent être accompagnés par le développement parallèle d'une Autorité de surveillance Européenne compétente.

La DGAC a été conduite à revoir entièrement son organisation pour prendre en compte l'exigence de séparation (au moins fonctionnelle) des fonctions de prestataire de services de la navigation aérienne et des fonctions de surveillance issue des réflexions sur le Ciel Unique Européen, puis pour répondre à l'exigence de clarté financière imposée par la réforme budgétaire Française (LOLF).

La DGAC a donc entrepris de mettre en place une nouvelle organisation articulée autour de trois pôles d'activité : un pôle régalien, un pôle surveillance et certification et un pôle prestations de services de navigation aérienne.

UNE REORGANISATION A TERMINER

Il est important de noter que cette séparation fonctionnelle entre l'organisation opérationnelle et celle de surveillance a été acceptée par les personnels parce qu'elle s'opérait dans le cadre de l'unité de la DGAC.

Mais, si cette solution est à même de garantir la clarté des responsabilités ainsi que la mobilité des personnels, indispensables à l'exercice des compétences de l'ensemble du système de sécurité de l'aviation civile, il convient, à présent de terminer sa mise en œuvre en transformant la DCS en SCN, comme l'a déjà été la DSNA.

La DCS doit mettre en avant une organisation lisible de l'extérieur, démontrant son efficacité et adossée sur la compétence de ses personnels, la disponibilité de moyens et de ressources appropriés ainsi que sur la mise en œuvre d'un plan stratégique pour la sécurité.

Un SCN permet une plus grande efficacité, à travers une chaîne directe de commandement. Il offre une meilleure visibilité de l'extérieur, une organisation mieux compréhensible par nos partenaires européens et garantit une plus grande uniformité de décisions. Il simplifie les procédures budgétaires en affectant clairement l'ensemble des personnels et des moyens à un programme.

Outre la possibilité de choisir un lieu d'implantation du siège du SCN ailleurs qu'à Paris, dans une région susceptible de motiver des candidatures, et celle de mettre en œuvre une organisation territoriale plus appropriée, cette transformation contribuera à reconstruire un sentiment d'appartenance, et de reconnaissance, à même de motiver les personnels, le sentiment actuel étant qu'il y a, au sein de la DGAC, le domaine Navigation Aérienne ... et le reste.

Quelques réticences ont été exprimées, au début de la réflexion, quand l'idée de transformer la DCS en SCN a été avancée, notamment en invoquant l'avenir des DAC, voire une incompatibilité « juridique » liée à l'organisation territoriale et le rattachement des tâches en question aux Préfets.

Non seulement le contour du SCN permet d'intégrer une très grande majorité des domaines d'activités actuels des DAC, mais le Décret portant création des DAC (cf. Annexe I) prévoit explicitement que les Directeurs de l'Aviation Civile, lorsqu'ils exercent des missions relatives aux domaines du contrôle et de la surveillance, ne le font pas sous l'autorité des Préfets.

LA COMPLEMENTARITE : UN GAGE DE COMPETENCES

Les personnels de la DGAC, notamment les TSEEAC, interviennent dans de nombreux domaines : le transport aérien, l'aviation générale, la construction aéronautique, la certification des aéronefs et le contrôle technique des opérateurs, la formation aéronautique, la navigation aérienne, le contrôle de la circulation aérienne, la conception, le développement, le contrôle, la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes, les fonctions transversales (logistique et informatique), les relations internationales et l'exportation du savoir-faire français.

La complémentarité de l'ensemble de ces activités et des personnels, qui contribuent à la cohérence du système, chacun dans leur domaine, doit être soulignée et absolument préservée en particulier au moyen de passerelles entre prestataire et autorité de surveillance.

DOMAINES DE COMPETENCES

La DCS est chargée de veiller au respect des dispositions législatives et réglementaires nationales et internationales applicables au domaine de l'aviation civile, en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement. Elle est l'autorité nationale de surveillance au sens des règlements européens relatifs au ciel unique.

SURVEILLANCE DE LA SECURITE

La sécurité du transport aérien est un enjeu majeur et la DCS y joue un rôle prépondérant dans tous les domaines puisqu'elle :

- certifie et contrôle l'organisation, les matériels, la formation des personnels, les procédures et les systèmes du prestataire de services de la navigation aérienne ;
- délivre les autorisations d'exploiter aux compagnies aériennes Françaises et vérifie le strict respect des règles d'utilisation des avions et des hélicoptères ;
- certifie les exploitants d'aéroports et homologue les infrastructures telles que les pistes et les voies de circulation des aérodromes, les aides visuelles ainsi que les équipements au sol de navigation et de communication ;
- contrôle les conditions de production des aéronefs et le respect de leur programme d'entretien, et délivre les agréments et certificats de navigabilité ;
- contrôle les conditions d'exploitation des aéronefs qui se posent en France, en particulier les avions étrangers.

La France a joué un rôle considérable dans la mise en œuvre du programme SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft), instaurant des contrôles en escale, « sur le terrain » des aéronefs effectuant du transport aérien public, puis, dans l'établissement d'une liste régulièrement mise à jour des compagnies ne respectant pas les critères réglementaires de sécurité (dite « liste noire ») avalisée par la Commission Européenne, et accessible aux passagers.

La surveillance de la sécurité permet de garantir la cohérence d'ensemble et de garantir le niveau technique de l'ensemble des intervenants dans le domaine du transport aérien.

SURVEILLANCE DE LA SURETE

La sûreté du transport aérien a connu un développement très rapide depuis les attentats du 11 septembre 2001 avec l'élaboration d'une réglementation très exigeante, le triplement des moyens financiers mis en jeu, des investissements importants dans les matériels aéroportuaires, etc...

Afin de consolider le dispositif, l'orientation de la DGAC est de rechercher chaque fois que possible une harmonisation européenne, voire internationale, car elle donne une meilleure efficacité (notre sûreté dépend aussi de ce qui est fait chez nos voisins), permet de traiter les passagers et bagages en correspondance comme sécurisés sans les contrôler de nouveau, et évite toutes distorsions de concurrence.

De façon générale, la DGAC a retenu comme un objectif stratégique d'intégrer la sûreté dans toutes ses actions comme elle le fait depuis l'origine pour la sécurité.

Si la sûreté est un sujet complexe, par nature interministériel (DGAC, armée de l'air, gendarmerie nationale et police aux frontières), la DGAC joue, et continuera de jouer, un rôle particulier, parce qu'elle demeure au contact direct des transporteurs, des exploitants d'aéroports, des autres acteurs aéroportuaires, ainsi que des instances internationales.

Elle doit continuer de coordonner les positions nationales dans le domaine de la réglementation, décliner (programme national de sûreté) les dispositions adoptées au niveau communautaire et assumer le rôle d'autorité compétente, "chargée de coordonner et de contrôler la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile", conformément au Règlement communautaire.

Avec la sécurité et l'environnement, la sûreté constitue un enjeu essentiel pour le développement du transport aérien et l'efficacité de la fonction coordination et contrôle de la sûreté doit être renforcée par une plus grande professionnalisation et spécialisation des personnels, au sein de la DGAC.

SURVEILLANCE DE L'ENVIRONNEMENT

Sur la question particulière de l'environnement, une compétence spécifique doit être maintenue et développée à la DGAC en matière de contrôle technique, afin notamment que la DGAC soit en mesure de répondre aux besoins d'expertise, par exemple de l'ACNUSA mais aussi pour contribuer à la réduction des émissions de carbone de l'aviation civile et contrôler les objectifs qui seront fixés en la matière, en particulier dans le cadre de MOSAIC.

Un processus de surveillance de l'ensemble des domaines liés à l'environnement (bruit, air, eaux, ...) devrait être mis en place, puis renforcé.

La DGAC a pour ambition d'être la référence européenne en matière de sécurité et de sûreté : Cette ambition se traduit par la nécessité de construire une DGAC forte dans une Europe forte.

Elle doit être reconnue pour sa compétence, afin de garantir la conformité des acteurs Français mais aussi afin de pouvoir proposer à ses partenaires européens des solutions crédibles, qu'elle aura elle-même mises en œuvre.

Dans ce but, la DCS doit achever la démarche qualité qu'elle a entreprise visant à être certifiée avant fin 2007.

Pour pouvoir démontrer son professionnalisme, le SCN DCS doit être auditable : les processus de formation doivent être formalisés, identifiés, évaluables pour que chaque agent effectuant un acte ne voit pas ses compétences mises en doute. Les méthodes de travail doivent être connues et identiques pour tous les agents et des contrôles qualité permettront de garantir un haut niveau de professionnalisme, reconnu de tous, des autres autorités de surveillance mais aussi des entités contrôlées.

Cela lui permettra de faire partie de ceux qui en Europe fixeront les standards attendus d'une Autorité et, au-delà, seront moteurs pour les évolutions de la sécurité et la promotion d'un modèle européen du contrôle de la sécurité et de la sûreté.

L'ouverture du ciel européen impose des normes communes de haut niveau, respectées par tous les acteurs, pour garantir la sécurité et la DGAC doit soutenir le développement de ces normes communes, mais aussi la surveillance stricte de leur respect par des autorités fiables et reconnues, et la DCS doit être un des éléments essentiels de ce système.

Parallèlement à la transformation de la DCS en SCN et aux évolutions européennes de la navigation aérienne, la promotion d'un modèle européen du contrôle de la sécurité fondée sur une coopération entre les autorités nationales de surveillance devrait être engagée dès à présent.

Le rapport du groupe de haut niveau (HLG) commandé par le commissaire européen Jacques Barrot préconise (recommandation N°8), le renforcement de l'EASA comme instrument de l'Union Européenne pour la régulation de la sécurité aéronautique incluant les aéroports et l'ATM (navigation aérienne au sens large). Aujourd'hui la seule mission de surveillance de l'EASA est la certification de type des aéronefs.

Si l'EASA doit clairement évoluer vers une autorité de surveillance européenne, son statut actuel d'agence européenne peut compliquer la tâche. Il est donc nécessaire, pour y parvenir, de procéder par étapes et d'imaginer une solution intermédiaire visant à créer une organisation internationale ne nécessitant pas, préalablement à sa création, un accord unanime des pays de l'Union Européenne.

Cette solution permettrait d'accompagner la création de MOSAIC.

En effet, MOSAIC, prestataire unique et intégré de services de la navigation aérienne, devra, comme tout prestataire, être « certifié » par une autorité de surveillance. Il semble donc cohérent et indispensable de créer en parallèle un organisme, de même niveau (Européen), assurant cette mission dont le périmètre devrait être, à terme, celui de MOSAIC.

Proposer une structure proche de celle de MOSAIC facilitera les passerelles entre les 2 entités et il sera important, pour des impératifs de sécurité et pour la motivation des personnels, de préserver au travers d'impératifs de formation continue la culture et l'expérience navigation aérienne au sein de l'autorité de surveillance, garantissant ainsi sa technicité.

Si cela s'avère nécessaire, il est possible, comme pour MOSAIC, de procéder par étapes, mais il est probablement plus aisé de construire cette organisation que MOSAIC.

Alors, il s'agirait, dans un premier temps, de mettre en place des coopérations entre les autorités nationales de surveillance des pays impliqués, afin d'harmoniser la formation, les conditions, moyens et méthodes de travail, cette étape, reprise dans la recommandation n°8 du HLG, étant compatible avec les dispositions du protocole DGAC.

La deuxième étape viserait à créer une Organisation Internationale de la surveillance et à engager une stratégie globale et partagée par l'ensemble des autorités nationales, y compris concernant le financement de cet organisme.

Enfin la dernière étape aboutirait à l'intégration complète des personnels dans l'organisation ainsi créée.

PERSONNELS

Dans le domaine du contrôle de la sécurité et de la sûreté, une filière des métiers de l'inspection du contrôle technique est en cours de mise en œuvre, conformément au protocole DGAC de 2006.

Elle intègre la définition de formations initiales et continues appropriées et permet de proposer aux agents des parcours professionnels au sein des entités responsables de la mise en œuvre du programme surveillance et certification.

La mise en place de formations qualifiantes au niveau européen doit être étudiée pour contribuer à l'harmonisation des méthodes de contrôle et de surveillance au niveau Européen.

Le savoir-faire de la DGAC pourrait, à cette occasion, être mis en valeur.

De plus, des mécanismes devraient être mis en place pour que les passerelles soient efficaces entre la DSNA et la DCS : Outre les agents affectés au programme surveillance et certification, un recours à des expertises ponctuelles de durée variable de personnels de la DSNA, devrait permettre à la DCS de bénéficier d'une compétence opérationnelle actualisée et, à l'inverse, la DSNA pourrait profiter de l'expérience professionnelle de personnels préalablement chargés de la surveillance ou de la certification des opérateurs, en matière de conduite d'audits par exemple.

De même, au niveau Européen, pour assurer un renouvellement régulier de ses compétences internes et éviter un repli sur elle-même, conduisant à un éloignement des réalités du prestataire préjudiciable à son bon fonctionnement, l'organisation européenne de surveillance devra pouvoir accueillir des personnels issus de MOSAIC.

Des passerelles devront permettre une mobilité entre les 2 organisations : rien ne serait plus dommageable qu'une autorité de surveillance trop éloignée des contingences opérationnelles.

FINANCEMENT

Les missions de la DGAC dans les domaines de la navigation aérienne, de la formation, de la surveillance et de la certification sont financées dans le cadre d'un budget annexe à celui de l'Etat, de façon à lui procurer des ressources adaptées aux besoins d'un secteur en permanente évolution.

Il convient, à présent, de mettre en place les mécanismes permettant à cette autorité de surveillance de facturer chacune de ses actions (audits, contrôle...) et chacun de ses actes (délivrance et renouvellement d'agrément, de certificats et de licences) pour parvenir à une autonomie financière la plus complète possible.

Un des enjeux majeurs de la DGAC est de garantir, dans le domaine de l'aéronautique civile, le meilleur niveau de sécurité et de sûreté possible des biens et des personnes.

La recherche de la plus grande efficacité des actions de surveillance et de contrôle menées par la DGAC envers les prestataires de services de navigation aérienne (DSNA et prestataires AFIS), et les différents acteurs du transport aérien et de l'aviation générale a amené la DGAC à décider de transformer la DCS en Service à Compétence Nationale (cf. protocole DGAC du 26 octobre 2006).

Ce service, qui certifie et contrôle l'organisation, la formation des personnels, les procédures et systèmes du prestataire de services de navigation aérienne, délivre les autorisations d'exploiter aux compagnies Françaises, vérifie la stricte application des règles de conception, puis d'utilisation et d'entretien des aéronefs, certifie les exploitants d'aéroports et prononce les homologations des infrastructures aéroportuaires est un élément central de la chaîne de sécurité.

Cette transformation en Service à Compétence Nationale permettra une plus grande efficacité, à travers une chaîne directe de commandement, garantissant une plus grande uniformité de décisions, et offrant une meilleure visibilité de l'extérieur, une organisation mieux compréhensible par nos partenaires européens.

Les procédures budgétaires s'en trouveront simplifiées puisqu'il sera possible d'affecter clairement l'ensemble des personnels et des moyens à un programme.

Mais, la complémentarité de l'ensemble des activités et des personnels qui contribuent à la cohérence du système devra absolument être préservée, la surveillance de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement constituant un enjeu essentiel pour le développement du transport aérien.

Ces points ont d'ailleurs été soulevés par la groupe de haut niveau commandité par le commissaire européen Jacques BARROT et si celui-ci s'est davantage penché sur la question du ciel unique et des prestataires de services de la navigation aérienne, il apparaît comme urgent aujourd'hui, d'entamer parallèlement à la construction d'un prestataire européen, celle d'une autorité de surveillance européenne.

Enfin, il est évident que la question du financement doit être posée dès maintenant.

En effet, si les missions de la DGAC dans les domaines de la navigation aérienne, de la formation, de la surveillance et de la certification sont financées dans le cadre d'un budget annexe à celui de l'Etat, de façon à lui procurer des ressources adaptées aux besoins d'un secteur en permanente évolution, il convient, à présent, d'envisager de mettre en place les mécanismes permettant à cette autorité de surveillance de facturer chacune de ses actions (audits, contrôle...) et chacun de ses actes (délivrance et renouvellement d'agrément, de certificats et de licences) de façon à garantir son indépendance et son autonomie.

| | |
|-----------------|--|
| ACNUSA : | Autorité de Contrôle des NUisanceS Aéroportuaires : Autorité administrative indépendante créée en 1999 ayant pouvoir de recommandation (mesures de bruit, évaluation de la gêne sonore et limitation de l'impact du transport aérien), d'alerte (manquements au règles édictées) et d'investigation (bruit lié aux aérodromes) |
| AFIS : | Aerodrome Flight Information Service (<i>Service d'information de vol sur un aérodrome</i>) |
| ATM : | Air Traffic Management (<i>Gestion du trafic aérien</i>) |
| CEAC : | Conférence Européenne de l'Aviation Civile : Organisation intergouvernementale fondée en 1955 regroupant 42 pays |
| DAC : | Direction de l'Aviation Civile |
| DAST : | Direction des Affaires Stratégiques et Techniques |
| DCS : | Direction du Contrôle et de la Sécurité |
| DGAC : | Direction Générale de l'Aviation Civile |
| DSNA : | Direction des Services de la Navigation Aérienne |
| EASA : | European Aviation Safety Agency (<i>Agence européenne de la sécurité aérienne</i>) : Agence Communautaire (organisme de Droit privé Européen distinct des Institutions, possédant une personnalité juridique propre) créée en 2002 |
| FAB : | Functionnal Airspace Block (<i>Bloc fonctionnel d'espace</i>) : organisation transfrontalière de la gestion de l'espace aérien |
| HLG : | High Level Group (<i>Groupe de haut niveau</i>) : Mandaté par le Commissaire Européen Jacques Barrot pour élaborer des propositions visant à simplifier le cadre réglementaire et la mise en œuvre du ciel unique européen |
| JAA : | Joint Aviation Authorities (<i>Autorités conjointes de l'aviation</i>) : Organisation regroupant 42 Etats (transformation des Joint Airworthiness Authorities (1970)) |
| LOLF : | Loi Organique portant organisation des Lois de Finances |
| OACI : | Organisation de l'Aviation Civile Internationale : Institution spécialisée des Nations Unies créée en 1944 regroupant 189 Etats, chargée de promouvoir un développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale dans le monde |
| SAFA : | Safety Assessment of Foreign Aircrafts (<i>Evaluation de la sécurité des avions étrangers</i>) : Programme de contrôle des avions en escale développé à l'initiative de la France au sein de la CEAC |
| SCN : | Service à Compétence Nationale |
| STAC : | Service Technique de l'Aviation Civile |

TEXTES DE CONSTITUTION DES DAC (J.O N° 50 DU 1 MARS 2005 PAGE 3661 TEXTE N° 16)**Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer**

Décret n° 2005-201 du 28 février 2005 modifiant le décret n° 60-652 du 28 juin 1960 modifié portant organisation des services déconcentrés métropolitains de l'aviation civile

NOR: EQUA0500007D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, du ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer et du ministre de la fonction publique et de la réforme de l'Etat,

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu la loi d'orientation n° 92-125 du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République ;

Vu le décret n° 60-516 du 2 juin 1960 modifié portant harmonisation des circonscriptions administratives ;

Vu le décret n° 60-652 du 28 juin 1960 modifié portant organisation des services déconcentrés métropolitains de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 85-659 du 2 juillet 1985 modifié relatif à l'organisation de l'administration centrale du ministère de l'urbanisme, du logement et des transports ;

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements ;

Vu l'avis du comité technique paritaire ministériel en date du 11 octobre 2004 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu, Décrète :

Article 1

Le décret du 28 juin 1960 susvisé est modifié conformément aux dispositions des articles 2 à 5 du présent décret.

Article 2

Le titre Ier est remplacé par les dispositions suivantes :

« TITRE Ier

« DES DIRECTIONS DE L'AVIATION CIVILE

« Art. 1er. - Les directions de l'aviation civile constituent, dans les circonscriptions administratives définies à l'annexe II du décret n° 60-516 du 2 juin 1960 modifié, les services déconcentrés de l'administration de l'aviation civile.

« Art. 2. - Dans les conditions fixées aux articles 18 et 34 du décret n° 2004-374 du 29 avril 2004, les directeurs de l'aviation civile sont placés sous l'autorité des préfets de région et de département, **sauf lorsqu'ils exercent un pouvoir propre, agissent en vertu d'une délégation de signature d'un ministre ou instruisent une décision qui doit être prise par décret ou par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile agissant seul ou conjointement avec un ou plusieurs autres ministres, notamment pour le contrôle ou la surveillance des opérateurs de l'aviation civile.**

« Art. 3. - Les directeurs de l'aviation civile ont autorité sur tous les services de l'aviation civile dont le siège est situé dans le ressort territorial de leur direction, à l'exception de ceux qui font partie de l'administration centrale ou des services à compétence nationale. Par décision conjointe des ministres chargés de l'aviation civile et de la défense, ils peuvent être chargés d'exécuter des missions relevant du ministre de la défense.

« Art. 4. - L'organisation de chaque direction de l'aviation civile est fixée par arrêté du préfet de la région dans laquelle elle a son siège, conformément aux orientations du ministre chargé de l'aviation civile, après avis des chefs des services intéressés. »

Article 3

Le chapitre 1er du titre II est remplacé par les dispositions suivantes :

« Chapitre 1er

« Délégations territoriales

« Art. 4. - Les directeurs de l'aviation civile contrôlent le fonctionnement des aérodromes affectés à titre principal à l'aviation civile et celui de la partie relevant de l'aviation civile des aérodromes qui lui sont affectés à titre secondaire.

« Les directeurs de l'aviation civile peuvent être représentés, sur ces aérodromes ou parties d'aérodromes, par des délégués territoriaux. Ceux-ci peuvent être amenés à exercer les missions qui leur sont confiées sur un ou plusieurs aérodromes.

« Art. 5. - Les délégués territoriaux des directeurs de l'aviation civile sont notamment chargés, sous l'autorité du préfet et en liaison avec les autorités compétentes, de faire appliquer les règlements et de coordonner les actions en matière de protection et de sûreté des aérodromes dans les conditions fixées par arrêté des ministres intéressés et d'assurer le cas échéant la gestion et le fonctionnement des aérodromes gérés directement par l'Etat.

« En outre, ils assistent ou suppléent les directeurs de l'aviation civile dans l'exercice de leurs missions de contrôle et de surveillance d'opérateurs concourant au fonctionnement de l'activité aéroportuaire et à la sécurité du transport aérien et, d'une manière générale, de contrôle et de surveillance de toutes les activités aériennes dans leur zone de compétence. »

Article 4

Le chapitre 2 du titre II est abrogé et le chapitre 3 devient le chapitre 2.

Article 5

A l'article 11, les mots : « le directeur de l'aérodrome principal s'il en existe » sont supprimés et les mots : « directeur de l'aérodrome » sont remplacés par les mots : « délégué territorial du directeur de l'aviation civile. ».

Article 6

Le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, le ministre de la défense, le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, le ministre de la fonction publique et de la réforme de l'Etat et le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 28 février 2005.

STRUCTURES EUROPEENNES

