

022408/EU XXIII.GP
Eingelangt am 18/10/07

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 18.10.2007
COM(2007) 631 final

2005/0228 (COD)

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION
AU PARLEMENT EUROPÉEN**

conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE

concernant la

**position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'un règlement du
Parlement européen et du Conseil modifiant 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**

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION
AU PARLEMENT EUROPÉEN**

conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE

concernant la

position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant 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

1- HISTORIQUE

Date de transmission de la proposition au PE et au Conseil (document COM(2005) 579 final – 2005/0228(COD)) :	18 novembre 2005
Date de l'avis du comité économique et social européen :	21 avril 2006
Date de l'avis du Parlement européen, première lecture :	14 mars 2007
Date d'adoption de la position commune (à l'unanimité)	15.10.2007

2- OBJECTIF DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

La proposition de la Commission vise à étendre les règles communes de sécurité aux opérations aériennes, aux licences des pilotes et à la sécurité des aéronefs des pays tiers. Elle entend également renforcer les contrôles et les sanctions en cas de non respect de ces règles et, à la lumière de l'expérience, améliorer le fonctionnement de l'AESA.

- Opérations aériennes : la proposition de règlement étend les règles communes à toutes les activités aériennes et l'obligation de certification à tous les opérateurs commerciaux. Pour les opérations non commerciales, les règles seraient adaptées à la complexité des aéronefs utilisés et ne donneraient pas lieu à certification.

- Licences des pilotes : la proposition de règlement impose à la plupart des pilotes opérant dans la Communauté la détention d'une licence délivrée sur la base d'exigences communes relatives à leurs connaissances théoriques et pratiques et à leur aptitude physique. Les organismes de formation des pilotes, les centres et les personnels chargés d'attester de leur aptitude physique ainsi que les simulateurs de vol devraient, eux aussi, être certifiés sur la base de règles communes. Alors que le transport commercial serait soumis aux exigences maximales, les autres secteurs de l'aviation bénéficieraient de règles adaptées à la complexité des appareils et à celle de l'espace aérien dans lequel ils évoluent.

- Aéronefs des pays tiers : la proposition de règlement soumet aux règles communes les aéronefs des pays tiers opérant dans la Communauté, dans les limites permises par la

Convention de Chicago. En outre, elle dispose qu'un opérateur étranger ne peut effectuer d'opération commerciale dans la Communauté qu'à la condition de détenir une autorisation appropriée délivrée par l'AESA. Cette autorisation atteste de la capacité de l'opérateur concerné, à respecter les normes de l'OACI et, lorsqu'elles lui sont applicables, les règles communes de sécurité.

- Contrôles et sanctions : la proposition renforce les obligations des Etats membres, et accorde des pouvoirs à l'AESA, en matière de contrôle des aéronefs. Elle institue également des mécanismes de sanction qui doivent obligatoirement être mis en œuvre, par la Communauté ou par ses Etats membres, en cas de non respect des règles communes.

3- OBSERVATIONS SUR LA POSITION COMMUNE

Le Conseil a apporté des modifications de portée générale à la proposition de la Commission, qui sont acceptables parce qu'elles permettraient d'atteindre les objectifs fixés.

Globalement, les dispositions essentielles de la proposition de la Commission se retrouvent dans le texte approuvé par les Etats membres. Celles relatives aux sanctions en cas de non respect des règles communes ont même été renforcées lors des débats. Dans sa forme, en revanche, le texte de la Commission a été profondément remanié, les Etats membres souhaitant traiter des transporteurs des pays tiers dans des articles distincts. Enfin, il convient de souligner que les propositions relatives à l'amélioration de la gouvernance de l'AESA ont, pour la plupart, été repoussées par le Conseil. Par ailleurs, le Conseil a préféré limiter au strict nécessaire les pouvoirs de certification confiés à l'Agence. Compte tenu des limites des ressources de l'Agence, la Commission a accepté cette restriction.

La Commission avait accepté en totalité ou en partie quatorze amendements sur les trente et un proposés par le Parlement européen en première lecture.

Sur ces 31 amendements, le Conseil en a repris 8, littéralement dans sa position commune.

4- OBSERVATIONS DÉTAILLÉES DE LA COMMISSION

4.1 Amendements acceptés par la Commission et repris intégralement ou en partie dans la position commune

La numérotation ci-après renvoie aux considérants et aux articles de la position commune.

Amendement 10 : à l'article 6b(4), on précise que les membres de l'équipage de cabine prenant part à des opérations commerciales doivent détenir un certificat tel qu'initialement décrit dans l'OPS 1.1005, point d), figurant à l'annexe du règlement (CE) n° 1899/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (UE OPS); à la discrétion de l'État membre, un tel certificat peut être délivré par des exploitants ou des organismes de formation agréés.

Amendement 14 : cet amendement introduit à l'article 8a et 8b des mesures correctives et de sauvegarde à appliquer par la Commission dans le cas de non-conformité ou de conformité inopérante d'un certificat délivré conformément au règlement.

Amendement 15 : se référant, à l'article 9a, aux critères à satisfaire par les entités qualifiées auxquelles les tâches de certification peuvent être confiées, cet amendement vise à simplifier le texte proposé par la Commission.

Amendement 19 : l'article 24.2(b) prévoit que le Conseil d'administration transmette chaque année à l'autorité budgétaire toute information utile sur les résultats de la procédure d'évaluation. L'amendement établi que ceci se fera notamment pour ce qui est des informations sur les effets ou conséquences des modifications apportées aux missions confiées à l'Agence.

Amendement 22 : l'idée de créer un bureau exécutif au sein du Conseil d'administration de l'Agence n'est pas retenue.

Amendement 23 : l'article 46a prévoit que le programme de travail annuel de l'Agence devra préciser clairement les mandats et missions de l'Agence qui ont été ajoutés, modifiés ou supprimés par rapport à l'année précédente.

Amendement 24 : l'article 46b prévoit que le rapport général annuel de l'Agence devra préciser clairement les effets ou conséquences des modifications des missions confiées à l'Agence.

Amendement 29, en partie : cet amendement spécifie que les règles de mise en œuvre doivent reposer sur une évaluation des risques et être proportionnelles à l'importance et à l'objet de l'exploitation. Le Parlement avait proposé d'insérer ces dispositions dans l'annexe IV, tandis que le Conseil, comme suggéré par la Commission, a considéré plus opportun de les insérer au cœur du règlement, à l'article 6b(6).

Le texte de la position commune contient également la disposition que les redevances sont des recettes affectées. Cette disposition est très importante afin de pouvoir assurer une certaine stabilité au budget de l'Agence pour ce qui est de l'activité de certification. Le Conseil a aussi procédé à une consolidation des considérants.

4.2 Amendements acceptés par la Commission mais non repris dans la position commune

Il s'agit des amendements 2, 8 et 21 dans leur intégralité et d'une partie des amendements 4, 13 et 16.

L'amendement 2 proposait un considérant sur la nécessité pour l'Agence de donner des informations utiles à l'établissement de la "liste noire" (Règlement (EC) n° 2111/2005).

L'amendement 8 se référait à la nécessité de tenir compte également des progrès scientifiques et techniques lors de l'élaboration des règles de mise en œuvre de l'article 6 (pilotes).

L'amendement 21 : le texte de la position commune n'a repris ni la proposition de la Commission ni les modifications proposées par le Parlement quant au poids des votes des représentants de la Commission au sein du Conseil d'administration de l'Agence.

Amendement 4 : le Conseil n'a pas suivi les propositions de modification de la définition de "entité qualifiée" faite par le Parlement. Cependant, la définition retenue par le Parlement ne diffère pas énormément.

Le Conseil a considéré que les dispositions incitantes les Etats membres à faire circuler toute information concernant la mauvaise application du règlement sont déjà présentes à différents endroits du texte de la position commune et il n'a donc pas accepté l'amendement 13.

L'amendement 16, qui prévoit des dispositions aptes à protéger les sources d'information, a été inséré dans le texte de la position commune, la seule différence est dans l'usage du mot "loi pénale" par rapport au mot "loi criminelle" proposé par le Parlement.

En résumé, à l'exception de l'amendement 21, les autres amendements repris ci-dessus ne soulèvent pas de vrais problèmes auprès des Etats membres, il s'agit seulement de légères modifications de rédaction et non de fond.

4.3 Amendements rejetés par la Commission et non repris dans la position commune

Il s'agit des amendements 1, 3, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 17, 18, 20, 25, 26, 27, 28, 30 et oral.

- L'amendement n°1 propose d'étendre le champ d'application de l'AESA à la sûreté aérienne. La Commission estime que ceci ne peut être du ressort de l'Agence dont les compétences techniques sont strictement liées aux aspects de sécurité.
- Les amendements 5, 6, 7, 30 et l'amendement oral visent à exclure – pour des raisons commerciales – certains modèles d'avions et d'hélicoptères. La Commission considère que ceci serait au détriment d'un niveau adéquat de contrôle de sécurité et donc n'ont pas repris les propositions du P.E.
- Les amendements 9 et 11 ont été refusés par la Commission car ils auraient pour effet d'empêcher d'imposer des procédures de certification à des opérateurs non-commerciaux opérant des avions complexes et puissants.
- L'amendement 12 visant l'introduction de la reconnaissance mutuelle pour les équipages de cabine a été rejeté car il fait double emploi avec l'article 8 (reconnaissance mutuelle).
- L'amendement 17 vise un dispositif permettant à l'Agence d'imposer des sanctions pécuniaires à ses administrés dans des cas d'infractions mineures pour lesquelles le retrait d'un certificat est disproportionné. Il ne peut pas être accepté en l'état car il soulève des points d'interrogation juridiques, institutionnels et pratiques qui nécessitent un examen approfondi.

- L'amendement 18 va à l'encontre, non seulement des règles contenues au Régime applicable aux autres agents des Communautés européennes, mais aussi de la politique actuelle de la Communauté dans le domaine des compétences linguistiques du personnel.
- La Commission considère que l'amendement n°20 ne peut être accepté car la nomination des Membres du Conseil d'Administration de l'Agence doit relever des Etats membres plutôt que du Parlement européen car l'Agence est appelée à exécuter des tâches pour le compte des Etats membres.
- Par son amendement n°25, le Parlement européen souhaite assurer l'indépendance de l'Agence par rapport à toute forme d'interférence de la part d'organismes privés. La Commission et le Conseil partagent cet objectif mais ils sont convaincus que le texte actuel ne donne pas lieu à de telles possibilités car il l'interdit explicitement.
- Les amendements 3, 26, 27 et 28 portent sur la question des redevances de l'Agence pour ses activités de certification.
 - Le P.E. demande deux décisions séparées : la première concernant le budget destiné aux redevances de certification et la seconde pour les autres ressources. Le P.E. demande aussi de pouvoir affecter une partie de la subvention européenne à l'activité de certification.
 - La Commission n'accepte pas ces amendements car le premier porte atteinte au principe d'unicité du budget et le deuxième aurait comme conséquence de priver l'Agence d'environ 40% des ressources financières consacrées au développement de la réglementation de sécurité, au contrôle de conformité des Etats membres et à l'analyse des accidents. Ceci au profit de certains groupes industriels qui ne devraient plus payer pour certaines activités liées à assurer que leurs produits sont maintenus au niveau de sécurité requis.

5- CONCLUSION

La Commission estime que la position commune ne sape ni les objectifs essentiels, ni l'esprit de sa proposition et peut donc lui accorder son soutien.

Annexe : Déclarations de la Commission.

ANNEXE

Déclaration unilatérale de la Commission

Ad. article 7, paragraphe 3, article 16, paragraphe 2, et article 46, paragraphe 1,
"Enquêtes de l'AESA"

1. La Commission confirme que les libellés respectifs de l'article 7, paragraphe 3, de l'article 16, paragraphe 2, et de l'article 46, paragraphe 1, ne modifient pas le rôle actuel des États membres tant pour ce qui est du contrôle, au premier chef, des entreprises relevant de leur responsabilité que des inspections au sol, y compris les décisions relatives à l'immobilisation au sol d'aéronefs.
2. Ces dispositions donnent simplement à l'Agence la possibilité d'effectuer des inspections d'aéronefs aux fins:
 - a) des procédures de certification qu'elle effectue dans le cadre des tâches qui lui incombent en vertu du présent règlement;
 - b) des inspections de normalisation prévues à l'article 16, paragraphe 1;
 - c) des inspections d'entreprises visant à contrôler le respect de la législation communautaire pertinente dans des situations d'insécurité éventuelle, en coopération avec les États membres.
3. L'article 7 limite expressément aux seuls États membres la possibilité d'immobiliser des aéronefs au sol. En aucun cas l'Agence ne peut immobiliser un aéronef au sol.

Lorsqu'un manquement en matière de sécurité est constaté, le rôle de l'Agence est d'en informer les États membres concernés et la Commission.

Les pouvoirs de l'Agence sont limités au retrait/à la suspension des certificats/autorisations qu'elle a délivré(e)s.

Déclaration unilatérale de la Commission

Ad. article 6 bis, paragraphe 7, "Licence de pilote de loisir"

La Commission confirme que, lors de l'établissement des règles de mise en œuvre pour l'article 6 bis relatif aux licences de pilote de loisir, la priorité sera toujours donnée à la sécurité. En particulier, les règles de mise en œuvre limiteront les privilèges associés à ces licences en fonction du niveau de formation des pilotes concernés, nécessité que le considérant 8 bis et l'article 6 bis, paragraphe 6, point c), rendent d'ailleurs obligatoire.

Déclaration commune du Conseil et de la Commission

Ad. article 58, paragraphe 2, "Entrée en vigueur"

Le Conseil et la Commission conviennent de veiller à ce que les règles de mise en œuvre visées à l'article 58, paragraphe 2, soient élaborées et adoptées dans les meilleurs délais, le plus tôt possible avant le délai fixé dans ledit article, compte tenu de la complexité technique de telles règles de mise en œuvre.