

Aviation civile: règles communes et institution de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)

2005/0228(COD) - 12/12/2007 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Sur la base du rapport de M. Jörg **LEICHTFRIED** (PSE, AT), le Parlement européen a approuvé, en 2^{ème} lecture de la procédure de codécision, la position commune en vue de l'adoption du règlement concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne. Le texte adopté en plénière est le fruit d'un accord négocié avec le Conseil, avec l'aide de la Commission.

Les principaux éléments du texte de compromis sont les suivants :

Définitions des « aéronefs à motorisation complexe » : le Parlement européen et le Conseil sont convenus d'augmenter le nombre de passagers à partir duquel un aéronef sera réputé complexe. Seront désormais concernés les avions certifiés pour une configuration maximale en sièges passagers est supérieure à 19, ainsi que les hélicoptères certifiés pour une configuration maximale approuvée en sièges passagers supérieure à 9, ou pour une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins 2 pilotes.

Amendes et astreintes : la Commission pourra, à la demande de l'Agence: a) infliger des amendes aux personnes et aux entreprises auxquelles l'Agence a délivré un certificat lorsqu'elles ont enfreint intentionnellement ou par négligence les dispositions du présent règlement ou ses modalités de mise en œuvre; b) infliger des astreintes aux personnes et aux entreprises auxquelles l'Agence a délivré un certificat des astreintes, de manière à obliger ces personnes et entreprises à se conformer aux dispositions du règlement. Le montant des amendes ne devra pas être supérieur à 4% du revenu ou du chiffre d'affaires annuel du titulaire du certificat. Le montant des astreintes ne sera pas supérieur à 2,5% du revenu ou du chiffre d'affaires quotidien du titulaire du certificat.

La Commission adoptera, conformément à la procédure de réglementation, les règles détaillées de mise en œuvre. En l'occurrence, elle spécifiera: a) les critères détaillés de fixation du montant de l'amende ou de l'astreinte, et b) les procédures d'enquête, les mesures connexes et le régime de notification, ainsi que les règles de la procédure de décision, y compris les dispositions en matière de droit de défense, d'accès aux dossiers, de représentation juridique, de confidentialité et de dispositions temporelles, et la fixation du montant des amendes et astreintes et leur perception.

La Cour de justice aura pleine compétence pour réexaminer les décisions par lesquelles la Commission fixe une amende ou une astreinte. Elle pourra annuler, réduire ou augmenter l'amende ou l'astreinte imposée. Les décisions prises en application de ces dispositions n'ont pas un caractère pénal.

Limitations des temps de vol et dérogations possibles : en cas de circonstances d'exploitation imprévues et urgentes ou de besoins d'exploitation de durée limitée ou de nature non répétitive, des dérogations aux spécifications de certification pourront s'appliquer provisoirement dans l'attente de l'avis de l'Agence. Un autre amendement précise que lorsqu'un régime individuel lui est notifié, l'Agence doit l'évaluer dans un délai d'un mois, en se fondant sur des critères médicaux et scientifiques. Ensuite, l'État membre concerné peut approuver le régime notifié, à moins que l'Agence n'ait discuté le régime avec lui et proposé des modifications à y apporter. Si l'État membre marque son accord à ces modifications, il peut, dans ces conditions, donner son approbation en conséquence.

Equipage en cabines : le texte prévoit que les mesures visant à modifier des éléments non essentiels du règlement seront arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle. Les députés demandent que ces mesures visent également les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des attestations des membres de l'équipage de cabine.

Conseil d'administration : ses membres devront être choisis sur la base de leur expérience reconnue dans le domaine de l'aviation civile, et de l'intérêt qu'ils y portent, de leurs capacités de gestion et de leurs compétences techniques qui doivent servir pour promouvoir les objectifs du présent règlement. La commission compétente du Parlement européen devra être pleinement informée en la matière. Chaque État membre et la Commission désignera un membre du conseil d'administration, ainsi qu'un suppléant qui représentera le membre en son absence. La Commission désignera également son représentant et le suppléant de celui-ci.

Budget : les budgets afférents aux activités réglementaires et les honoraires fixés et perçus pour les activités de certification devront être traités séparément dans le budget de l'Agence.

Autonomie et indépendance de l'Agence : le Parlement a précisé que les contributions financières d'États membres, de pays tiers ou d'autres entités reçues par l'Agence ne sauraient compromettre son indépendance ou son impartialité.