

Règles communes dans le domaine de l'aviation civile et établissement d'une Agence européenne de la sécurité aérienne

2015/0277(COD) - 02/12/2016 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Marian-Jean MARINESCU (PPE, RO) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Nom de l'Agence : les députés ont proposé que l'Agence soit dénommée «Agence de l'aviation de l'Union européenne».

Règles et objectifs communs : l'objectif principal du règlement serait d'établir, de maintenir et d'appliquer **un niveau élevé et uniforme de sécurité** de l'aviation civile dans l'Union.

Les députés estiment que la Commission devrait faciliter l'adoption de normes communes de navigabilité et de documents d'orientation pour atteindre certains des objectifs de l'Agence, notamment :

- contribuer à un niveau élevé et uniforme de protection de l'environnement ;
- faciliter, dans les domaines couverts par le règlement, la circulation des biens, des services et des personnels aéronautiques en instaurant une coopération appropriée avec les pays tiers et leurs autorités de l'aviation ;
- promouvoir la recherche et l'innovation, notamment dans les processus de réglementation, de certification et de surveillance ;
- promouvoir, dans les domaines couverts par le règlement, l'interopérabilité administrative, technique et opérationnelle.

Champ d'application : le règlement s'appliquerait également à:

- une personne physique ou morale d'un pays tiers, destinée à être enregistrée ou exploitée, et utilisée sur le territoire auquel les traités s'appliquent;
- la conception, la maintenance et l'exploitation des aéroports, y compris leur équipement de sécurité situé sur le territoire auquel les traités s'appliquent.

Le rapport a renforcé les pouvoirs de l'Agence en précisant que l'Agence, plutôt que la Commission, déciderait si la **conception d'un aéronef** entre dans le champ d'application de certaines dispositions du règlement. Cela vaudrait également pour la décision d'exempter certains aéroports du champ d'application.

Programmes de sécurité : chaque État membre devrait établir, en coopération avec les acteurs concernés du secteur, un **programme national de sécurité** pour la gestion de la sécurité de l'aviation civile en ce qui concerne les activités aériennes relevant de sa responsabilité. Ce programme devrait être proportionné à la taille et à la complexité de ces activités et être compatible avec le programme européen de sécurité aérienne.

Interdépendances entre la sûreté et la sécurité de l'aviation civile : les députés ont modifié la proposition pour s'assurer que les risques pour la sécurité aérienne soient **identifiés de façon précoce**.

Afin de contribuer à la protection de l'aviation civile contre les **actes illégaux**, l'Agence devrait réagir, si nécessaire, à un problème urgent constituant une préoccupation commune pour plusieurs États membres. À cette fin, l'Agence pourrait :

- remédier aux vulnérabilités dans la conception des aéronefs;
- déterminer les mesures correctrices à prendre par les autorités nationales compétentes ou les personnes physiques et morales en diffusant **des recommandations ou des directives contraignantes** lorsque le problème affecte l'exploitation des aéronefs, y compris les risques pour l'aviation civile découlant des **zones de conflit**.

Ces mesures devraient être fondées, si possible, sur des évaluations communes des risques de l'Union et tenir compte de la nécessité d'une réaction rapide en cas d'urgence.

Facteurs socio-économiques : les députés ont introduit une nouvelle disposition stipulant que les interdépendances entre la sécurité de l'aviation civile et les facteurs socioéconomiques (les conditions d'emploi par exemple) devraient être prises en compte, notamment dans les procédures réglementaires, et en vue d'identifier les mesures visant à prévenir les risques socio-économiques pour la sécurité aérienne.

L'Agence devrait consulter et associer les parties prenantes concernées pour faire face à ces interdépendances et, tous les trois ans, publier un rapport rendant compte objectivement des actions et des mesures prises.

Transfert de responsabilité : lorsqu'un État membre décide de transférer à l'Agence la responsabilité de la certification, de la supervision et de la bonne mise en œuvre des règles, il devrait établir conjointement avec l'Agence ou avec l'autre État membre, le cas échéant, un **plan de transition**, assorti d'une évaluation d'impact qui assure un transfert ordonné des responsabilités couvertes par la demande, y compris les dossiers et la documentation s'y rapportant.

Accréditation : les députés estiment que les autorités nationales compétentes devraient être accréditées par l'Agence. Cette accréditation ne serait délivrée que si l'Agence a déterminé que l'entité respecte les règles établies par les actes délégués de la Commission afin d'assurer le respect des exigences en matière de certification, de surveillance et de contrôle de l'application. En conséquence, la Commission devrait fixer les conditions et les procédures d'accréditation de l'Agence.

Aéronefs sans équipage (drones) : la Commission européenne serait chargée de définir des **règles de sécurité détaillées** pour la conception et le vol des drones, telles que :

- les conditions et procédures d'enregistrement, de marquage et d'identification obligatoire des drones dont le **poids maximum au décollage dépasse 250 grammes** ;
- les conditions et procédures selon lesquelles le personnel d'un aéronef sans équipage, notamment les pilotes à distances, doivent prouver qu'ils possèdent les **compétences nécessaires** au moyen d'une licence ou d'une déclaration, selon le cas et d'un certificat médical;
- les conditions dans lesquelles les drones sont équipés **d'équipements de sécurité et de sûreté** liés notamment, à la limitation en distance et en altitude, à la limitation de l'accès à une zone critique (comme les centrales électriques ou les aéroports), à la communication de la position, à l'évitement des collisions, à la stabilisation et à l'atterrissage automatique ;

- les conditions et procédures selon lesquelles un **système d'enregistrement à l'échelon de l'Union** ou un système d'enregistrement national compatible doivent être créés, en vue de permettre d'attribuer un numéro de propriétaire et un marquage uniques à chaque aéronef sans équipage exploité dans un État membre.

Certification des transporteurs aériens : le cas échéant et selon les spécifications de la convention de Chicago, l'Agence devrait exécuter pour le compte des États membres les fonctions et les tâches de l'État de l'exploitant en ce qui concerne les transporteurs aériens qui effectuent des transports aériens commerciaux: a) entre des aéroports situés sur le territoire de différents États membres; b) qui concernent un aéroport situé en dehors du territoire d'un État membre. À cette fin, l'Agence serait responsable des tâches liées à la certification, la supervision et l'application en ce qui concerne ces transporteurs.

Cybersécurité : l'Agence, les États membres et la Commission devraient coopérer en ce qui concerne les questions de sécurité liées à l'aviation civile, y compris la cybersécurité, lorsque des interdépendances existent entre la sûreté et la sécurité de l'aviation civile.

Protection de l'environnement, émissions et bruit : les députés ont précisé que les mesures prises par l'Agence en ce qui concerne les émissions et le bruit des avions, aux fins de la certification du développement de produits, devraient viser à **prévenir les effets nocifs significatifs pour le climat, l'environnement et la santé humaine** imputables aux activités de l'aviation civile en cause, en tenant compte des avantages pour l'environnement, de la faisabilité technique et des capacités économiques.

Gouvernance : le conseil d'administration prendrait des décisions à la majorité de ses membres ayant le droit de vote.

En cas d'urgence, **le conseil exécutif pourrait prendre certaines décisions provisoires** au nom du conseil d'administration. Les décisions seraient prises à la majorité de cinq des sept membres du conseil exécutif. Le conseil d'administration pourrait révoquer ces décisions à la majorité absolue des suffrages exprimés.

Les députés ont prévu des évaluations à mi-parcours du mandat du directeur exécutif. Ces évaluations seraient transmises à la **commission compétente du Parlement européen** et à l'issue de l'évaluation à mi-parcours, le directeur exécutif devrait faire une déclaration devant la commission compétente du Parlement européen et répondre aux questions qui lui sont posées par ses membres.

Coopération internationale : le rapport indique que l'Agence, en étroite coopération avec la Commission, devrait apporter une contribution majeure à **l'exportation des normes aéronautiques de l'Union** et à la promotion des produits, professionnels et services aéronautiques de l'Union dans le monde entier afin de faciliter l'accès à de nouveaux marchés en croissance. Elle devrait notamment le faire en établissant des **partenariats** avec les autorités aéronautiques compétentes de pays tiers et en ouvrant des bureaux de représentation sur le territoire de pays tiers.

Acceptation de la certification d'un pays tiers : en vue de maintenir la confiance dans les systèmes réglementaires de pays tiers, l'Agence serait autorisée à effectuer les évaluations techniques ainsi que les évaluations nécessaires des lois des pays tiers et des autorités aéronautiques étrangères. Pour procéder à ces évaluations, l'Agence pourrait conclure des arrangements de travail.

La Commission pourrait adopter des actes délégués en vue d'établir des règles détaillées concernant l'acceptation des certificats et autres documents attestant le respect des règles de l'aviation civile délivrées conformément à la législation d'un pays tiers.

Recommandations et orientations : trois ans après l'entrée en vigueur du règlement, l'Agence devrait :

- faire des recommandations à la Commission sur la navigabilité et l'octroi de licences de pilote pour l'aviation légère de loisirs pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage ne dépasse pas 600 kg pour les aéronefs non destinés à être utilisés sur l'eau ou 650 kg pour les aéronefs destinés à être utilisés sur l'eau ;
- proposer du matériel d'orientation à usage volontaire de la part des États membres afin d'accompagner l'élaboration de règles nationales proportionnées relatives à la conception, à la production, à la maintenance et à l'exploitation des aéronefs énumérés à l'annexe I (catégories d'aéronefs avec équipage auxquels le règlement ne s'applique pas).