

Transport aérien, aviation civile: règles techniques et procédures administratives, règlement EU-OPS (modif. règlement (CEE) n° 3922/91)

2000/0069(COD) - 24/03/2000 - Document de base législatif

OBJECTIF: établir des exigences opérationnelles communes pour l'exploitation des aéronefs de façon à garantir un niveau de sécurité élevé uniforme et des conditions de concurrence loyales dans le marché intérieur.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU: la Communauté s'est engagée à adopter des exigences communes harmonisées de sécurité applicables à l'exploitation des aéronefs. Les travaux réalisés par les Joint Aviation Authorities (JAA) aux fins de l'élaboration du JAR-OPS 1 (exigences harmonisées applicables à l'exploitation d'aéronefs aux fins de transport commercial) constituent une bonne base de départ pour définir ces exigences dans le domaine du transport aérien commercial.

La Commission propose donc d'incorporer le contenu du JAR-OPS 1 dans le droit communautaire par l'ajout d'une nouvelle annexe au règlement 3922/91/CE, en apportant au texte de ce règlement les adaptations nécessaires afin de rendre possible cette transposition.

La nouvelle annexe se concentre sur les objectifs suivants:

- respect du niveau de sécurité proposé par les JAA ;
- limitation de l'étendue des exigences communautaires au strict nécessaire pour assurer la reconnaissance automatique des certificats de transporteur aérien. C'est pourquoi, le texte couvre uniquement la section 1 du JAR-OPS 1, à l'exclusion des autres parties concernant les moyens acceptables de mise en conformité (« acceptable means of compliance – AMC ») ou les documents explicatifs, tels que définis dans la section 2 du JAR-OPS 1 ;
- proximité maximale du texte de la proposition avec le texte du JAR-OPS 1, afin de faciliter certains développements et amendements, ainsi que pour assurer la compatibilité avec le système réglementaire des pays des JAA qui ne sont pas membres de l'UE ;
- recherche de compatibilité maximale avec le droit communautaire en procédant aux adaptations nécessaires des dispositions suivantes:

Ø **immatriculation des aéronefs** : le règlement 2407/92/CEE admet qu'un transporteur aérien puisse immatriculer un aéronef dans plusieurs États membres. L'OPS l'admet également, pourvu qu'une seule autorité soit responsable du certificat de transporteur aérien (AOC) et que les arrangements nécessaires soient mis en place entre les différentes autorités. Les dispositions du point 1.175 du JAR-OPS 1 ont donc été révisées en conséquence ;

Ø **affrètement à court terme** : le règlement 2407/92/CEE fait obligation aux autorités responsables de la délivrance de l'AOC de vérifier que les aéronefs affrétés provenant de pays tiers présentent un niveau de sécurité équivalent à celui requis pour un aéronef de la Communauté. Cette équivalence ne peut être accordée, même pour une période courte, et

les dispositions correspondantes du JAR-OPS 1 ne peuvent être maintenues. Cette question devra être abordée dans le cadre d'arrangements appropriés entre transporteurs et autorités, tels que des "listes blanches" d'aéronefs étrangers, convenues au préalable. Les dispositions du point 1.165 (d) du JAR-OPS 1 n'ont donc pas été reprises dans la proposition ;

- Ø **dérogations/directives opérationnelles** : la souplesse accordée par le JAR-OPS 1 est une nécessité reconnue; néanmoins, des dispositions doivent être prises pour éviter que cette souplesse ne soit utilisée au détriment des exigences aéronautiques communes, entraînant ainsi une baisse du niveau de sécurité ou des distorsions sur le marché. Il est donc proposé d'encadrer cette souplesse dans une procédure de contrôle communautaire. L'article 8 du règlement 3922/91/CEE, qui prévoit déjà un contrôle communautaire des actions d'urgence menées au niveau national, a donc été révisé de manière à correspondre à tout le champ des dérogations possibles.