

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

2005/0228(COD) - 15/11/2005 - Document de base législatif

OBJECTIF : élargir le champ d'application du règlement 1592/2002/CE de façon à garantir un niveau optimal et uniforme de sécurité aérienne et la mise en place de conditions de concurrence équitables pour les opérateurs aériens.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : depuis l'entrée en vigueur, en septembre 2002, du règlement 1592/2002/CE, la Communauté dispose d'une compétence exclusive en matière de navigabilité et de compatibilité environnementale des produits, pièces et équipements aéronautiques. Ces derniers, ainsi que leurs organismes de conception, de fabrication ou d'entretien, doivent désormais répondre à des règles uniformes et obligatoires arrêtées par la Commission. Ce règlement institue une Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) qui fournit à la Commission toute l'expertise technique dont cette dernière a besoin et l'assiste, notamment, dans l'exercice de ses tâches législatives et réglementaires.

En réponse à la demande du législateur, la Commission propose que les règles communes de sécurité soient étendues aux opérations aériennes, aux licences des pilotes et aux aéronefs des pays tiers. L'AESA se verrait également confier de nouvelles tâches dans ces domaines, notamment en matière de préparation de la réglementation et de certification.

S'appuyant sur l'avis de l'AESA du 15 décembre 2004 ainsi que sur une étude d'impact, les principales lignes de la proposition réglementaire sont les suivantes :

- À titre principal, la Commission souhaite renforcer le champ d'application du règlement pour y inclure la totalité des aéronefs utilisés, à quelque titre que ce soit, dans la Communauté, dans les limites permises par la Convention de Chicago.
- Équipages de cabine : la Commission propose que les personnels de cabine soient détenteur d'une attestation démontrant leur conformité aux exigences essentielles spécifiques développées dans la nouvelle annexe IV du règlement 1592/2002/CE.
- Appareils ultra-légers : la Commission souhaite que des travaux soient entrepris dans les meilleurs délais pour examiner si, et dans quelle mesure, certains de ces appareils devraient être soumis à des règles communes.
- Opérations aériennes : pour améliorer la sécurité des citoyens, notamment au sol, et faciliter la libre circulation des services au sein du marché intérieur, la proposition étendrait les règles communes à toutes les activités aériennes et l'obligation de certification à tous les opérateurs commerciaux. Les certificats seraient délivrés par les États membres ou, le cas échéant, l'AESA, qui pourrait aussi, chaque fois que nécessaire, imposer des directives opérationnelles. Pour les opérations non commerciales, les règles seraient adaptées à la complexité des aéronefs utilisés et ne donneraient pas lieu à certification. Lorsque ces opérations sont conduites avec des aéronefs complexes, les opérateurs concernés devraient toutefois établir qu'ils sont en mesure de répondre à l'ensemble des exigences essentielles relatives aux opérations aériennes.

- Licences des pilotes : la proposition imposerait 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. L'AESA serait chargée de surveiller la bonne application de ces dernières par les organismes nationaux de certification, et certifierait elle-même les organisations et les simulateurs de vol dans les pays tiers. Alors que le transport commercial serait soumis aux exigences maximales, les autres secteurs de l'aviation devraient pouvoir bénéficier de règles adaptées à la complexité des appareils et à celle de l'espace aérien dans lequel ils évoluent. En vue de mieux prendre en compte l'aviation de loisir, le règlement proposé instaurerait une nouvelle catégorie de licence, la « licence de pilote privé de loisir ». Cette licence serait délivrée par des organismes d'évaluation accrédités par l'Agence ou par l'administration nationale compétente, au choix du demandeur.

- Aéronefs des pays tiers : la proposition soumettrait aux règles communes les aéronefs des pays tiers opérant dans la Communauté, dans les limites permises par la Convention de Chicago. En outre, dans le cas des opérateurs de pays tiers effectuant des opérations commerciales dans la Communauté, le respect des règles communes devrait être attesté par la délivrance d'un certificat.

- Au-delà de l'extension de son champ d'application, certaines dispositions devraient être modifiées, à savoir: les entités qualifiées qui se voient attribuer des tâches de certification par l'Agence devraient être accréditées par l'Agence; la gestion des mesures dérogatoires devrait être simplifiée ; la composition du conseil d'administration devait être modifiée, notamment pour accroître la transparence ; enfin, un mécanisme de contrôle efficace de tous les aéronefs exploités dans la Communauté devrait être établi pour garantir le respect effectif de l'ensemble des règles communes de sécurité.

Pour connaître les implications financières de la présente proposition, se reporter à la fiche financière.