Informations de base

2005/0228(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Aviation civile: règles communes et institution de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) Abrogation Règlement (EC) No 1592/2002 2000/0246(COD) Abrogation Directive 2004/36/EC 2002/0014(COD) Abrogation 2015/0277(COD) Modification 2008/0128(COD) **Subject** 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt 3.20.01.01 Sécurité aérienne 8.40.08 Agences et organes de l'Union	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	LEICHTFRIED Jörg (PSE)	22/10/2007

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	LEICHTFRIED Jörg (PSE)	07/02/2006

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
BUDG Budgets	HAUG Jutta (PSE)	20/09/2004
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
LIBE Libertés civiles, justice et affaires intérieures	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union

Formation du Conseil	Réunions	Date

européenne	Affaires générales	2823	2007-10-15
	Transports, télécommunications et énergie	2735	2006-06-08
	Transports, télécommunications et énergie	2772	2006-12-11
	Transports, télécommunications et énergie	2805	2007-06-06

	DG de la Commission	Commissaire
Commission européenne	Energie et transports	BARROT Jacques

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
15/11/2005	Publication de la proposition législative	COM(2005)0579	Résumé
13/12/2005	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
08/06/2006	Débat au Conseil		
11/12/2006	Débat au Conseil		Résumé
23/01/2007	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
01/02/2007	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0023/2007	
13/03/2007	Débat en plénière		
14/03/2007	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0067/2007	Résumé
14/03/2007	Résultat du vote au parlement		
15/10/2007	Publication de la position du Conseil	10537/3/2007	Résumé
25/10/2007	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
27/11/2007	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
28/11/2007	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A6-0482/2007	
11/12/2007	Débat en plénière		
12/12/2007	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0607/2007	Résumé
12/12/2007	Résultat du vote au parlement		
30/01/2008	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
20/02/2008	Signature de l'acte final		
20/02/2008	Fin de la procédure au Parlement		
19/03/2008	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2005/0228(COD)

Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation Règlement (EC) No 1592/2002 2000/0246(COD) Abrogation Directive 2004/36/EC 2002/0014(COD) Abrogation 2015/0277(COD) Modification 2008/0128(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/55096

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE374.105	22/09/2006	
Avis de la commission	BUDG	PE367.892	27/09/2006	
Amendements déposés en commission		PE380.672	08/11/2006	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0023/2007	01/02/2007	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0067/2007	14/03/2007	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE396.590	13/11/2007	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A6-0482/2007	28/11/2007	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T6-0607/2007	12/12/2007	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	10537/3/2007	15/10/2007	Résumé
Projet d'acte final	03697/2007/LEX	20/02/2008	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document annexé à la procédure	COM(2005)0578	15/11/2005	Résumé
Document de base législatif	COM(2005)0579	15/11/2005	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2007)0631	18/10/2007	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2007)0864	19/12/2007	Résumé
Document de suivi	C(2009)3220	05/05/2009	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0600/2006	21/04/2006	

Informations complémentaires		
Source	**Document**	**Date**
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Règlement 2008/0216 JO L 079 19.03.2008, p. 0001	Résumé

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

2005/0228(COD) - 11/12/2006

Dans l'attente de l'avis du Parlement européen en 1ère lecture, le Conseil a dégagé une orientation générale sur une proposition modifiant le règlement 1592/2002/CE concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile, et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

Plusieurs modifications de la proposition de la Commission ont été adoptées qui concernent notamment les questions suivantes:

- **exigences essentielles pour l'octroi de licences, d'opérations aériennes et les aéronefs de pays tiers** : le dispositif du règlement ainsi que des considérants ont été modifiés afin de dissiper les inquiétudes des États membres concernant les incidences, en termes de sécurité, des exigences essentielles proposées, notamment en ce qui concerne la licence de pilote de loisir; le contenu des règles à appliquer aux opérations non commerciales effectuées dans la Communauté par des opérateurs de pays tiers; et les circonstances dans lesquelles un médecin généraliste peut intervenir à titre d'examinateur aéromédical, dans le respect des réglementations nationales;

- **organismes d'évaluation** : la disposition prévue dans la proposition de la Commission accordant aux organismes d'évaluation des privilèges pour la délivrance de différents agréments reconnus dans la Communauté, en particulier dans le domaine de l'octroi de licences a été supprimée, étant entendu que cette suppression n'empêche pas les États membres qui le souhaitent d'accorder ces privilèges aux organismes installés sur leur territoire;

- **nouvelles tâches de certification de l'agence** : le nombre de nouvelles tâches de certification confiées à l'Agence a été réduit par rapport à la proposition de la Commission. Les nouvelles tâches de certification sont, dans une large mesure, limitées à la certification des opérateurs de pays tiers exploitant des vols à destination et en provenance de la Communauté et à l'agrément d'organismes installés hors du territoire des États membres;

- **élaboration de réglementations** : une nouvelle disposition précise les obligations auxquelles les opérateurs de pays tiers utilisant des aéroports communautaires doivent se soumettre;

- **gouvernance** : les modifications que la Commission a proposé d'apporter aux dispositions relatives à la gouvernance de l'AESA ont été rejetées car elles interfèreraient avec l'obligation de rendre compte à laquelle sont soumises les agences européennes. Toutefois, le groupe a maintenu la proposition de la Commission visant à donner aux parties intéressées le statut d'observateur au sein du conseil d'administration et a prévu des instances spéciales, rattachées au conseil d'administration, pour assister celui-ci dans l'exercice de ses fonctions;

- **Annexes** : les annexes de la proposition, qui énoncent les exigences essentielles applicables dans le domaine des opérations aériennes et de l'octroi de licences, ont été précisées.

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 2ème 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 règlementation, 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.

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

2005/0228(COD) - 15/11/2005 - Document annexé à la procédure

Parallèlement à sa proposition visant à étendre 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, la Commission présente une communication sur l'extension des missions de l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA).

L’Agence européenne de la sécurité aérienne est aujourd’hui compétente en matière de navigabilité et de compatibilité environnementale des produits aéronautiques. Sa création, en 2002, a représenté un progrès immense, mais insuffisant, comme l’ont souligné à l’époque le Parlement européen et le Conseil. La longue série d’accidents survenue au cours de l’été 2005 démontre la nécessité de poursuivre les efforts pour renforcer niveau général de sécurité aérienne en Europe.

Pour assurer aux citoyens européens un niveau élevé et uniforme de protection dans l’aviation civile, garantir la compatibilité environnementale des produits aéronautiques, faciliter la libre circulation des personnes des services et des biens et améliorer l’efficience de la réglementation, c’est la totalité du système européen de l’aviation qui, à terme, devra être couvert par des règles communes, mises en œuvre de manière uniforme. Dans ce cadre, l’AESA qui préparera, mettra en œuvre et contrôlera l’application de ces règles, est appelée à devenir, d’ici à 2010, l’autorité européenne aux pouvoirs étendus à tous les aspects de la sécurité de l’aviation civile.

La Commission a entrepris les premiers travaux pour que la gestion du trafic aérien, la fourniture de services de navigation aérienne et la sécurité des opérations aéroportuaires se retrouvent, à leur tour, couvertes par des règles communautaires. Elle a ainsi demandé à l’Agence d’entreprendre, dès 2005, des travaux exploratoires sur ces sujets, et a lancé une étude d’impact dont les conclusions serviront de base à une proposition réglementaire qui sera transmise au Parlement européen et au Conseil avant la fin de 2006. Tous ces travaux préparatoires seront conduits avec l’AESA et avec l’ ensemble des acteurs concernés.

Pour maintenir, et si possible renforcer, la cohérence paneuropéenne des règles de sécurité de l’aviation civile, les bénéfices du « système AESA » seront étendus à l’ensemble des pays tiers européens, par le biais d’accords spécifiques conclus entre la Communauté et les pays concernés.

L’extension des compétences de l’Agence, l’achèvement du ciel unique et la conclusion des accords de services aériens avec les pays tiers, qui seront menés conjointement, garantiront à la politique européenne de l’aviation un cadre cohérent, comparable à celui qui existe aux États-Unis.

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

2005/0228(COD) - 06/06/2007

Le Conseil a dégagé un accord politique sur une proposition de règlement modifiant le règlement (CE) n° 1592/2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et y instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne. Le Conseil adoptera sa position commune lors d'une de ses prochaines sessions et la transmettra au Parlement européen pour deuxième lecture dans le cadre de la procédure de codécision.

Par rapport au texte de l'orientation générale dégagée en décembre 2006, le texte approuvé par le Conseil tient compte des nouvelles règles de comitologie adoptées en juillet 2006 et intègre également certains des amendements proposés par le Parlement européen en première lecture et qui peuvent être acceptés dans leur totalité par le Conseil.

Le texte ayant fait l'objet d'un accord du Conseil modifie la proposition de la Commission en ce qui concerne notamment les questions suivantes: les exigences essentielles pour l'octroi de licences, d'opérations aériennes et les aéronefs de pays tiers, les organismes d'évaluation, les nouvelles tâches de certification de l'agence, l'élaboration de réglementations et la gouvernance.

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

2005/0228(COD) - 14/03/2007 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté en 1ère lecture le rapport de codécision de Jörg **LEICHTFRIED** (PSE, AT) sur la proposition de règlement instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne. Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

- Plusieurs modifications sont apportées aux définitions :

- « entité qualifiée »: un organisme qui peut exécuter des tâches de certification sous le contrôle et la responsabilité de l'Agence ou d’une autorité aéronautique nationale;
- « aéronefs à motorisation complexe » un avion: i) ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5.700 kg, ii) ou dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 19 (9 dans la proposition initiale), iii) ou certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes ;
- « hélicoptère »: masse maximale certifiée au décollage supérieure à 3.175 kg, ii) ou dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 9 (5 dans la proposition initiale), iii) ou certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes ;
- « exploitation d'aéronefs légers »: toute opération non commerciale réalisée au moyen d'un aéronef léger ;
- « aéronef léger »: aéronef d'une masse maximale au décollage ne dépassant pas 2.000 kg ayant un maximum de 5 sièges passagers.

- Les exploitants qui utilisent des aéronefs à motorisation complexe à des fins non commerciales devront produire une déclaration démontrant qu'ils sont capables et ont les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation de tels aéronefs

- Lorsqu'un État membre ou l'Agence recueille des informations prouvant qu'un certificat délivré par un autre État membre n'est pas conforme au règlement d'une façon qui pourrait sérieusement mettre en cause la sécurité, ils notifient immédiatement leurs découvertes aux autres États membres et à la Commission ;

- Les dispositions en ce qui concerne la protection des sources d'information ont été légèrement modifiées de manière à préciser que, dans le cas d'informations fournies à une autorité nationale, la source de ces informations doit être protégée conformément à la législation nationale. Lorsque les informations sont fournies à la Commission ou à l'Agence, la source de ces informations ne doit pas être dévoilée;

- De nouvelles dispositions ont été introduites de manière à ce que l'Agence puisse imposer des amendes et des astreintes si les normes de sécurité n'ont pas été mises en œuvre correctement. Les amendes et astreintes doivent être dissuasives et proportionnées à la gravité de l'affaire et à la capacité financière du titulaire du certificat concerné, en tenant compte, en particulier, de l'ampleur du risque encouru pour la sécurité. La Commission adoptera les règles de mise en œuvre en précisant notamment: les dispositions des règles de mise en œuvre dont le non-respect est sanctionné par une amende ou une astreinte ; le montant maximal des amendes et des astreintes ; les conditions d'application des amendes et des astreintes, y compris les critères pour la fixation de leur montant ;

- Le Conseil d'administration sera composé d'un représentant de chaque État membre et d'un représentant de la Commission, sélectionnés sur la base de leur expérience reconnue dans le domaine de l'aviation civile et de leurs capacités de gestion. Le Parlement devra être consulté au sujet des nominations au Conseil d'administration de l'AESE;

- Afin de garantir l'indépendance complète de l'Agence, cette dernière ne peut recevoir aucune contribution financière des États membres, des pays tiers ou d'autres entités (ce qui aurait été possible dans la proposition initiale de la Commission) :

- Le budget afférant aux activités réglementaires et les honoraires fixés et perçus pour les activités de certification doivent être arrêtés séparément et traités séparément dans le budget de l'Agence. Le règlement concernant les honoraires et les redevances indiquera notamment les prestations pour lesquelles des honoraires et des redevances sont dus, le montant des honoraires et des redevances et leurs modalités de paiement.

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

2005/0228(COD) - 20/02/2008 - Acte final

OBJECTIF : garantir un niveau optimal et uniforme de sécurité aérienne et la mise en place de conditions de concurrence équitables pour les opérateurs aériens.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) no 1592/2002 et la directive 2004/36/CE

CONTENU : le présent règlement vise à établir et à maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe, au travers de:

- l'élaboration, l'adoption et l'application uniforme de tous les actes nécessaires;
- la reconnaissance, sans exigences supplémentaires, des certificats, licences, agréments et autres documents délivrés pour les produits, les personnels et les organismes conformément au présent règlement et aux règles arrêtées pour sa mise en œuvre;
- la création d'une Agence européenne de la sécurité aérienne indépendante;
- la mise en œuvre uniforme de tous les actes nécessaires par les autorités aéronautiques nationales et par l'Agence, dans leurs domaines de compétence respectifs.

Le règlement s'applique : i) à la conception, la production, l'entretien et l'exploitation de produits, de pièces et d'équipements aéronautiques, ainsi qu'aux personnels et aux organismes participant à la conception, la production et l'entretien de ces produits, pièces et équipements; ii) aux personnels et aux organismes participant à l'exploitation d'aéronefs. Il ne s'applique pas lorsque les produits, pièces et équipements et les personnels et organismes visés sont affectés à des opérations militaires, de douane ou de police ou à des opérations analogues.

Le règlement contient des dispositions portant sur les aspects suivants : principes fondamentaux et applicabilité ; nouvelle définition des « aéronefs à motorisation complexe » ; navigabilité ; exigences essentielles de protection de l'environnement ; pilotes ; aéronefs utilisés par un exploitant d'un pays tiers à destination, à l'intérieur ou au départ de la Communauté ; supervision et application ; reconnaissance des certificats ; acceptation de la certification par les pays tiers ; échange d'informations ; protection des sources d'information.

Le règlement définit les missions de l’Agence, notamment en ce qui concerne la certification des pilotes et des opérations aériennes. Á la demande de l’Agence, la Commission pourra 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 règlement. Le montant de l'amende ne doit pas être supérieur à 4% du revenu ou du chiffre d'affaires annuel du titulaire du certificat. Le montant de l'astreinte ne doit pas être supérieur à 2,5% du revenu ou du chiffre d'affaires quotidien du titulaire du certificat.

Le règlement définit également la structure interne et les méthodes de travail de l’Agence. Les membres du conseil d’administration seront choisis sur la base de leur expérience reconnue et de leur engagement dans le domaine de l'aviation civile, de leurs capacités de gestion et de leurs compétences techniques, qui doivent servir pour promouvoir les objectifs du présent. La commission compétente du Parlement européen sera pleinement informée en la matière.

L'Agence assistera la Commission pour le contrôle de l'application du règlement en menant des inspections de normalisation auprès des autorités compétentes des États membres. Les États membres détermineront les sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement. Elles devront être effectives, proportionnées et dissuasives.

ENTRÉE EN VIGUEUR: 08/04/2008.

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

2005/0228(COD) - 19/12/2007 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission peut accepter les 20 amendements adoptés par le Parlement Européen en 2ème lecture puisqu'ils résultent du compromis atteint entre les trois institutions.

Les principaux amendements portent sur la modification de la définition d'aéronef complexe, sur la notification ex ante des dérogations aux schémas de limitation de temps de vol, sur la mise en place d'un système d'amendes et sur la sélection des membres du Conseil d'administration sur base de leur expérience et leur engagement à agir dans l'intérêt de l'Agence.

Dans le cadre du compromis, la Commission a été amenée à faire trois déclarations:

- **Honoraires et redevances** : la Commission déclare que, lors de la modification du règlement (CE) n° 593/2007 de la Commission du 31 mai 2007 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne, elle tiendra dûment compte de la situation spécifique des PME et notamment de l'impact que le niveau des honoraires et redevances pourrait avoir sur leur viabilité économique, tout en continuant à garantir le respect du principe de non-discrimination et la couverture intégrale du coût des services fournis par les revenus que l'Agence tire de son activité de certification.
- **Aéronefs à motorisation complexe** : en ce qui concerne la définition des aéronefs à motorisation complexe, la Commission évaluera l'impact économique sur les marchés de l'inclusion des aéronefs équipés de turboréacteurs et de plus d'un turbopropulseur dans une telle définition et demandera à l'Agence européenne de la sécurité aérienne de surveiller leur performance en matière de sécurité.
- **Annexe II, point e) (aéronefs ultralégers)** : la Commission demandera à l'Agence européenne de la sécurité aérienne de procéder à des consultations officielles de toutes les parties prenantes et de présenter un avis motivé sur la modification du point e) de l'annexe II en vue d'y inclure les aéronefs ultralégers de moins de 600 kilos, le cas échéant.

En conséquence, la Commission modifie sa proposition dans les termes qui précèdent.

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

2005/0228(COD) - 18/10/2007 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission estime que, globalement, les dispositions essentielles de sa proposition se retrouvent dans la position commune du Conseil. 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.

La Commission souligne également 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 14 amendements sur les 31 proposés par le Parlement européen en 1ère lecture. Sur ces 31 amendements, le Conseil en a repris 8, littéralement dans sa position commune. Ces amendements visent en particulier à :

- préciser 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 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 ;
- introduire 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 ;
- simplifier le texte proposé par la Commission, s'agissant critères à satisfaire par les entités qualifiées auxquelles les tâches de certification peuvent être confiées ;
- prévoir que le Conseil d'administration transmet chaque année à l'autorité budgétaire toute information utile sur les résultats de la procédure d' évaluation, notamment pour ce qui est des informations sur les effets ou conséquences des modifications apportées aux missions confiées à l'Agence ;
- prévoir 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 ;
- prévoir que le rapport général annuel de l'Agence devra préciser clairement les effets ou conséquences des modifications des missions confiées à l'Agence ;

- spécifier 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 ;
- l'idée de créer un bureau exécutif au sein du Conseil d'administration de l'Agence n'est pas retenue.

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 di certification. Le Conseil a aussi procédé à une consolidation des considérants.

En conclusion, la Commission estime que la position commune ne sape ni les objectifs essentiels, ni l'esprit de sa proposition et lui accorde son soutien.

La Commission a également fait deux déclarations unilatérales confirmant que :

1. les libellés concernant les enquêtes de l'AESA 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. 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.

Enfin, aux termes d'une déclaration commune, 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.

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

2005/0228(COD) - 15/10/2007 - Position du Conseil

Dans sa position commune, le Conseil a approuvé la plupart des éléments essentiels de la proposition de la Commission. Sur certains points majeurs, cependant, le Conseil a décidé de modifier le texte.

La position commune intègre en totalité 8 amendements adoptés par le Parlement européen en 1ère lecture. En revanche, le Conseil n'a pas pu accepter un certain nombre d'autres amendements soit parce qu'ils n'étaient pas clairs, soit parce qu'ils compromettaient les objectifs du règlement en matière de sécurité. Plusieurs amendements relatifs au budget et à la gouvernance de l'Agence ont également été rejetés.

Pour l'essentiel, les modifications introduites par le Conseil concernent les points suivants :

Exigences essentielles pour l'octroi de licences, les opérations aériennes et les aéronefs de pays tiers : le dispositif du règlement ainsi que certains considérants ont été modifiés afin de dissiper les inquiétudes des États membres concernant : i) les incidences, en termes de sécurité, des exigences essentielles proposées, notamment en ce qui concerne la licence de pilote de loisir ; ii) le contenu des règles à appliquer aux opérations non commerciales effectuées dans la Communauté par des opérateurs de pays tiers; et iii) les circonstances dans lesquelles un médecin généraliste peut intervenir à titre d'examinateur aéromédical, dans le respect des réglementations nationales.

Organismes d'évaluation : ceux-ci devaient se voir accorder des privilèges pour la délivrance de différents agréments reconnus dans la Communauté, en particulier dans le domaine de l'octroi de licences. Après discussions, cette disposition a été supprimée de la proposition, étant entendu que cette suppression n'empêche pas les États membres qui le souhaitent d'accorder ces privilèges aux organismes installés sur leur territoire.

Nouvelles tâches de certification de l'agence : le Conseil a réduit le nombre de nouvelles tâches de certification confiées à l'Agence. Tout en reconnaissant que, de par la nature même de la certification de navigabilité, les avantages d'une certification AESA sont évidents, les États membres n'ont pu dégager d'accord sur l'opportunité de confier à l'Agence de nouvelles tâches de certification dans le domaine des opérations et de l'octroi de licences. En conséquence, les nouvelles tâches de certification sont limitées à la certification des opérateurs de pays tiers opérant des vols à destination et en provenance de la Communauté et à l'agrément d'organismes installés hors du territoire des États membres.

Élaboration de réglementations : les tâches de l'Agence en matière réglementaire sont étendues afin de couvrir les nouvelles compétences dans les domaines visés par la proposition de la Commission, à savoir les opérations aériennes, l'octroi de licences et les aéronefs de pays tiers. Pour ce qui est de l'élaboration de réglementations pour les opérateurs de pays tiers, un nouvel article a été ajouté afin de préciser les obligations auxquelles les opérateurs de pays tiers utilisant des aéroports communautaires doivent se soumettre.

Gouvernance : la Commission a proposé plusieurs modifications des dispositions relatives à la gouvernance de l'AESA, notamment la composition du conseil d'administration, pour lequel il est suggéré d'augmenter le nombre de voix dont dispose la Commission et de conférer au Conseil le pouvoir de nommer les représentants des États membres. En outre, la Commission a proposé de créer un comité exécutif, qui serait un organe préparatoire du conseil d'administration. Le Conseil rejette ces modifications, car il estime qu'elles interfèreraient avec l'obligation de rendre compte à laquelle sont soumises les agences européennes. Toutefois, le Conseil a maintenu la proposition de la Commission visant à donner aux parties intéressées le statut d'observateur au sein du conseil d'administration et a prévu des instances spéciales, rattachées au conseil d'administration, pour assister celui-ci dans l'exercice de ses fonctions.

Enfin, **les annexes** de la proposition, qui énoncent les exigences essentielles applicables dans le domaine des opérations aériennes et de l'octroi de licences, ont été précisées et des modifications mineures ont été apportées à l'annexe III s'agissant des exigences relatives aux compétences

pratiques des pilotes (afin de prendre en compte les dernières évolutions intervenues au niveau de l'OACI) et aux compétences linguistiques. Toutefois, le Conseil approuve totalement les grandes lignes des exigences essentielles et la proposition technique figurant dans l'avis de l'Agence a été pleinement respectée.

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.