

COM(2014) 502 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2013-2014

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 26 août 2014

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 22 août 2014

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Recommandation de décision du Conseil autorisant la Commission à négocier une modification de l'accord entre les États-Unis d'Amérique et la Communauté européenne relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile visant à étendre celui-ci à de nouveaux domaines de coopération et d'acceptation

E 9595



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 6 août 2014
(OR. en)

12370/14

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

AVIATION 158
RELEX 662
USA 17

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	5 août 2014
Destinataire:	Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2014) 502 final
Objet:	Recommandation de DÉCISION DU CONSEIL autorisant la Commission à négocier une modification de l'accord entre les États-Unis d'Amérique et la Communauté européenne relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile visant à étendre celui-ci à de nouveaux domaines de coopération et d'acceptation

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - COM(2014) 502 final.

p.j. : COM(2014) 502 final

RESTREINT UE



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 5.8.2014
COM(2014) 502 final

Recommandation de

DÉCISION DU CONSEIL

autorisant la Commission à négocier une modification de l'accord entre les États-Unis d'Amérique et la Communauté européenne relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile visant à étendre celui-ci à de nouveaux domaines de coopération et d'acceptation

FR

FR

RESTREINT UE

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

À la suite de la décision du Conseil concernant sa conclusion¹, l'accord entre les États-Unis d'Amérique et la Communauté européenne relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile² est entré en vigueur le 1^{er} mai 2011. Cet accord a été négocié sur la base de la décision du Conseil du 9 mars 2004 autorisant la Commission à entamer des négociations.

L'accord vise notamment à garantir le maintien du degré élevé de coopération et d'harmonisation entre les États-Unis et l'Union européenne dans les domaines relevant du champ d'application de l'accord. Le bien-fondé de l'approche adoptée est également étayé par les éléments recueillis au fil des ans. Toute une série d'actions entreprises conjointement, telles que la comparaison des cadres réglementaires de l'UE et des États-Unis, les mesures initiales visant à renforcer la confiance (visites consacrées à l'observation et à l'évaluation des systèmes respectifs), ainsi que les mesures de suivi dans ce domaine (dans le cas des annexes existantes) ont permis de constater que, d'une manière générale, les deux ordres juridiques garantissent un niveau de sécurité équivalent, même si les normes demeurent différentes.

Le champ d'application actuel de l'accord, défini à son article 2.B, couvre les aspects suivants:

- les agréments de navigabilité et la surveillance des produits aéronautiques civils;
- les agréments et essais environnementaux des produits aéronautiques civils, et
- les agréments et la surveillance des installations de maintenance.

Nonobstant ce qui précède, les directives de négociation accompagnant la décision du Conseil du 9 mars 2004 soulignaient également la nécessité de prévoir dans l'accord des procédures permettant d'étendre ce dernier à d'autres domaines de coopération, sur la base d'une volonté conjointe des parties signataires. Les procédures correspondantes figurent aux articles 2.C et 19.B de l'accord.

Au cours de la mise en œuvre de l'accord, et notamment à l'occasion de discussions au sein du comité de surveillance bilatéral, l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) des États-Unis et la Commission ont constaté l'existence d'un désir commun d'aller au-delà des mesures prévues actuellement par l'accord et d'accroître les possibilités de renforcer davantage encore la coopération dans le domaine de la sécurité aérienne.

Les parties ont examiné les autres domaines de coopération qui pourraient être développés dans un avenir proche, comme les produits aéronautiques (sous-domaines non couverts à ce jour), l'octroi de licences au personnel et la formation du personnel, les opérations aériennes, les aéroports, ainsi que la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne (ATM/ANS). L'introduction de nouvelles annexes couvrant ces domaines permettrait aux deux parties de réduire considérablement les exigences pratiques à remplir pour l'obtention des certificats, des approbations et des licences en tirant le meilleur parti possible des travaux

¹ Décision 2011/719/UE, JO L 291 du 2.11.2011, p. 1.

² JO L 291 du 2.11.2011, p. 3.

déjà entrepris par les autorités de l'autre partie (FAA ou AESA). La prévention des doubles contrôles permettrait d'éviter des coûts financiers et organisationnels considérables, ce qui irait dans l'intérêt tant de l'industrie manufacturière européenne que des PME et des Européens exerçant, des deux côtés de l'Atlantique, des activités en rapport avec l'aviation, comme les opérations aériennes, la maintenance ou la formation. Il convient d'observer que, dans les nouveaux domaines de coopération (opérations aériennes, aéroports et gestion du trafic aérien, et services de navigation aérienne), les mesures destinées à renforcer la confiance qui sous-tendent l'exploration des possibilités de coopération futures sont encore en cours.

Les deux parties ont souligné que le renforcement de la coopération devait être mis en œuvre de manière prioritaire dans le domaine des licences de pilotes et de la formation de ceux-ci, et ont demandé à des experts d'examiner les options envisageables et d'élaborer des propositions techniques. Dès les négociations relatives aux règles européennes applicables aux licences de pilotes, il est apparu que l'adoption d'une telle annexe profiterait à des milliers de titulaires d'une licence de pilote étrangère (plus de 10 000), car elle leur permettrait d'éviter les coûts financiers et organisationnels considérables liés à la conversion de leurs licences conformément aux règles européennes. Cet argument a été défendu vigoureusement par plusieurs associations européennes de pilotes. Dans la pratique, cette coopération se traduirait par l'acceptation réciproque des démonstrations de conformité et de la documentation et garantirait une assistance technique pour les licences de pilote privé et pour la surveillance du respect de la réglementation. Les États membres pourront délivrer une licence de pilote sur la base d'une licence américaine suivant une procédure simplifiée n'exigeant la vérification que d'un nombre restreint de conditions particulières. L'AESA veillera à maintenir le niveau de coopération en participant aux actions de suivi destinées à renforcer la confiance.

Pour rendre compte de ces évolutions, il est nécessaire de modifier l'article 2.B de l'accord.

Les dispositions relatives à la modification de l'accord figurent à l'article 4, paragraphe 4, de la décision du Conseil du 7 mars 2011 concernant la conclusion de l'accord³. Afin de se conformer aux dispositions dudit article ainsi qu'aux dispositions pertinentes du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il convient d'entamer des négociations formelles avec les États-Unis.

En conséquence, la Commission recommande au Conseil de l'autoriser à négocier cette modification de l'accord.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

Les discussions organisées entre la Commission et la FAA ont permis de constater que les deux parties souhaitaient étendre le champ d'application de l'accord à de nouveaux domaines. Le secteur de l'aviation dans son ensemble plaide en faveur d'un renforcement de la coopération, de la reconnaissance et de l'harmonisation entre les deux plus grands marchés, à savoir le marché des États-Unis et celui de l'UE, afin de réduire les coûts de transaction inutiles dont la valeur, en termes de sécurité, est faible ou inexistante, et qui nuisent à la compétitivité globale du secteur à l'heure où des nouveaux arrivants font leur apparition sur le

³ JO L 291 du 2.11.2011, p. 1.

marché dans d'autres parties du monde. Le bien-fondé de ce raisonnement est confirmé par les mesures destinées à renforcer la confiance, les audits réalisés par l'AESA et la poursuite des activités de surveillance de la navigabilité de la FAA, menées par l'AESA dans le contexte des annexes existantes, afin de s'assurer que la FAA surveille dûment, pour le compte de l'AESA, les organisations de maintenance approuvées au titre de la partie 145 aux États-Unis.

À la lumière de ces considérations, il est apparu, à l'issue d'une comparaison initiale des cadres réglementaires de l'UE et des États-Unis dans les domaines, visés au point 1, auxquels il est envisagé d'étendre l'accord, qu'il serait également judicieux de simplifier encore les exigences et procédures réglementaires en vigueur des deux côtés de l'Atlantique de manière à intégrer également ces nouveaux domaines. Cela pourrait permettre de rapprocher les deux systèmes et de réaliser des économies importantes aux niveaux de la structure organisationnelle, des ressources, des programmes de formation, des processus internes ainsi que des programmes de contrôle.

Les annexes supplémentaires qui doivent être ajoutées à l'accord pour permettre l'application effective de l'acceptation réciproque dans un domaine donné seront élaborées et adoptées conformément aux procédures spécifiques prévues dans l'accord et dans la décision 2011/719/UE. Elles feront l'objet d'une autre proposition de décision du Conseil que la Commission soumettra séparément.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

Résumé des mesures proposées

La modification qu'il est envisagé d'apporter à l'accord permettrait aux parties de coopérer dans des domaines supplémentaires relevant de leur compétence, sous réserve de l'adoption d'une décision spécifique à arrêter pour chacun des nouveaux domaines ajoutés. Ces domaines supplémentaires pourraient comprendre les produits aéronautiques civils (sous-domaines non couverts à ce jour), l'octroi de licences au personnel et la formation de celui-ci, les opérations aériennes, les aérodromes, la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne ainsi que, le cas échéant, d'autres domaines. L'extension de l'accord telle qu'elle est proposée est conforme à l'esprit et à la lettre de la législation de l'UE relative à la sécurité aérienne et contribuerait à permettre à l'Union d'atteindre les objectifs fixés à l'article 12 du règlement (CE) n° 216/2008 ayant trait à la coopération avec les pays tiers.

Base juridique

La base juridique est l'article 218, paragraphes 3 et 4, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

S'agissant du contexte juridique, il convient également de mentionner l'article 12 du règlement (CE) n° 216/2008, qui définit les objectifs à réaliser en ce qui concerne la coopération avec les pays tiers, et notamment les accords de reconnaissance entre l'Union européenne et les pays tiers.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union.

Recommandation de

DÉCISION DU CONSEIL

autorisant la Commission à négocier une modification de l'accord entre les États-Unis d'Amérique et la Communauté européenne relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile visant à étendre celui-ci à de nouveaux domaines de coopération et d'acceptation

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 218, paragraphes 3 et 4,

vu la recommandation de la Commission européenne,

considérant ce qui suit,

- 1) L'accord entre les États-Unis d'Amérique et la Communauté européenne relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile⁴ est entré en vigueur le 1^{er} mai 2011.
- 2) Le champ d'application de l'accord, tel que défini à son article 2.B, couvre les agréments de navigabilité et la surveillance des produits aéronautiques civils, les agréments et essais environnementaux des produits aéronautiques civils, ainsi que les agréments et la surveillance des installations de maintenance.
- 3) Au cours de la mise en œuvre de l'accord, et notamment à l'occasion de discussions au sein du comité de surveillance bilatéral, l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) des États-Unis et l'Union européenne, représentée par la Commission, ont exprimé leur désir commun d'étendre les possibilités de coopération dans le domaine de la sécurité aérienne au-delà des mesures prévues actuellement par l'accord.
- 4) Les deux parties ont estimé qu'il convenait de renforcer la coopération. Les travaux menés par les experts ont confirmé qu'il était à la fois réalisable et nécessaire d'étendre l'accord à de nouveaux domaines de coopération et d'acceptation.
- 5) Bien que le comité de surveillance bilatéral soit habilité à modifier les annexes existantes et à en adopter de nouvelles dans le cadre de l'accord, il n'a pas compétence pour modifier le champ d'application de celui-ci,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La Commission est autorisée à négocier, au nom de l'Union européenne, une modification de l'accord entre les États-Unis d'Amérique et la Communauté européenne relatif à la

⁴ JO L 291 du 9.11.2011, p. 3.

RESTREINT UE

coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile visant à étendre le champ d'application de celui-ci à de nouveaux domaines de coopération.

Article 2

La Commission mène les négociations conformément aux directives de négociation énoncées à l'annexe 1 de la présente décision.

Article 3

Les négociations sont menées en consultation avec le [nom du comité spécial].

Article 4

La Commission est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*