

Bruxelles, le 28.10.2016
COM(2016) 693 final

2016/0342 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

sur la signature, au nom de l'Union européenne, et sur l'application provisoire d'un accord modifiant 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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1.1. Contexte

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 civile¹ (ci-après l'«accord») est entré en vigueur le 1^{er} mai 2011, à la suite de la décision du Conseil concernant sa conclusion². L'accord a été négocié sur la base de la décision du Conseil du 9 mars 2004 autorisant la Commission à ouvrir des négociations.

L'accord vise, entre autres, à maintenir le niveau 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 champ d'application actuel de l'accord, tel que figurant à l'article 2, paragraphe B, couvre:

- 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.

Dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord, notamment lors des discussions au sein du comité de surveillance bilatéral («comité mixte») établi en vertu de l'accord, l'Administration fédérale de l'aviation des États-Unis (ci-après la «FAA») et la Commission ont conclu qu'il existait un souhait commun d'accroître les possibilités d'étendre la coopération en matière de sécurité aérienne au-delà des dispositions actuelles de l'accord.

Les deux parties ont indiqué que la coopération devrait être renforcée en priorité dans le domaine de l'octroi des licences de pilote et de la formation des pilotes, et ont chargé des experts d'examiner les différentes solutions puis d'élaborer des propositions techniques. En outre, les travaux des experts ont confirmé la faisabilité et la nécessité d'étendre l'accord à des domaines de coopération et d'acceptation supplémentaires.

En se fondant sur l'expérience et les résultats positifs enregistrés au cours des trois années écoulées depuis l'entrée en vigueur de l'accord, et en tenant dûment compte des conclusions du comité de surveillance bilatéral concernant les possibilités de renforcer la coopération en étendant le champ d'application de l'accord, la Commission a présenté, le 3 septembre 2014, une recommandation de décision du Conseil l'autorisant à négocier une modification de l'accord. Sur la base de la décision correspondante du Conseil adoptée le 25 septembre 2014, des négociations formelles avec les États-Unis ont été lancées. Les résultats de ces négociations figurent ci-après et ont été intégrés au projet de modification n° 1 de l'accord joint à la présente proposition.

1.2. Champ d'application

Selon le texte tel que négocié, l'article 2, paragraphe B, serait remplacé de manière à inclure les domaines suivants dans lesquels la coopération pourrait se concrétiser sur la base des annexes correspondantes de l'accord:

¹ JO L 291 du 9.11.2011, p. 1.

² Décision 2011/719/UE (JO L 291 du 9.11.2011, p. 1).

- (1) les agréments de navigabilité et la surveillance des produits aéronautiques civils;
- (2) les agréments et essais environnementaux des produits aéronautiques civils;
- (3) les agréments et la surveillance des installations de maintenance;
- (4) l'octroi de licences au personnel et sa formation;
- (5) l'exploitation des aéronefs;
- (6) les aérodrômes; et
- (7) les services de la circulation aérienne et la gestion du trafic aérien.

D'un point de vue technique, il convient de faire remarquer que le nouveau texte de l'article 2, paragraphe B, tel que proposé, suppose une modification consécutive de l'article 5. La reformulation de l'article 2, paragraphe B, rend caduque la distinction opérée entre les domaines visés aux paragraphes A et B actuels de l'article 5. Pour faire en sorte que l'article 5 coïncide avec la nouvelle version de l'article 2, paragraphe B, il est proposé de conserver uniquement la substance de l'article 5, paragraphe B, en l'adaptant de manière à l'ériger en règle générale. Les dispositions actuelles seraient ainsi encore simplifiées du fait notamment de la consolidation des paragraphes A et B dudit article. Les annexes existantes concrétisant la coopération demeureraient naturellement inchangées. De même, il a été considéré que l'article 5, paragraphe C, n'avait plus lieu d'être.

1.3. Calendrier d'exécution de la modification

Le calendrier d'exécution de la présente modification est un élément primordial dans le contexte des travaux préliminaires qui ont été réalisés en vue de l'adoption et de l'ajout d'une nouvelle annexe à l'accord intitulée «Octroi des licences de pilote».

En vertu du règlement (CE) n° 216/2008³, un pilote qui est un résident de l'Union européenne doit obtenir une licence de pilote délivrée par un État membre. Le règlement (UE) n° 1178/2011⁴ de la Commission a prévu une solution pour les titulaires de licences de pays tiers qui permet à un pilote soit de valider une licence étrangère pour une durée d'un an soit de la convertir de façon permanente. Toutefois, les négociations relatives au règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission ont clairement montré que les règles nationales, bien qu'harmonisées jusqu'à un certain degré, présentaient de fortes différences en ce qui concerne le traitement des licences délivrées par des pays tiers. On pourrait donc voir apparaître une situation dans laquelle un grand nombre de titulaires d'une licence de pilote privé (plus de 10 000) disposeraient d'une licence étrangère inutilisable dans le système européen. Il est à noter que ce sont principalement les titulaires d'une licence de pilote privé délivrée aux États-Unis résidant en Europe qui sont susceptibles d'être concernés. La conversion de ces licences conformément au règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission pourrait entraîner des coûts financiers et organisationnels supplémentaires importants pour les titulaires d'une licence de pilote privé.

C'est pourquoi, en accord avec les États membres, le Parlement européen et les entreprises, une période transitoire a été introduite dans le règlement (UE) n° 1178/2011 de la

³ Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (JO L 79 du 19.3.2008, p. 1).

⁴ Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

Commission afin de laisser le temps de négocier une annexe à l'accord bilatéral existant dans le domaine de la sécurité de l'aviation (BASA), dans l'objectif de faciliter la conversion des licences de pilote privé délivrées aux États-Unis.

Si l'on prend dûment en considération les dispositions et les délais pertinents qui figurent dans le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission (8 avril 2017), l'ajout à l'accord d'une nouvelle annexe sur l'octroi des licences de pilote est considéré comme urgent. En conséquence, l'accord doit être modifié rapidement et, en attendant, la modification n° 1 de l'accord devrait être appliquée à titre provisoire.

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

La modification n° 1 de l'accord a été négociée entre la Commission et la FAA, sur la base de l'article 2, paragraphe C, et de l'article 19, paragraphe B, de l'accord.

Le secteur de l'aviation en général réclame de manière constante une coopération, une reconnaissance et une harmonisation plus étroites entre les deux plus grands marchés, à savoir les États-Unis et l'UE, afin de réduire les coûts de transaction inutiles qui n'apportent rien ou presque à la sécurité mais diminuent, par contre, la compétitivité globale des entreprises. Les avantages susmentionnés revêtent un intérêt particulier à un moment où de nouveaux arrivants font leur apparition sur le marché dans d'autres parties du monde.

La comparaison des cadres réglementaires de l'UE et des États-Unis a montré qu'il serait souhaitable de continuer à simplifier les exigences et les procédures réglementaires des deux côtés de l'Atlantique dans tous les domaines visés au point 1.2 ci-dessus. Un rapprochement des deux systèmes permettra de réaliser des économies substantielles sur le plan des structures organisationnelles, des ressources, des programmes de formation, des procédures internes et des programmes de surveillance.

Les annexes qui doivent être ajoutées à l'accord pour que l'acceptation réciproque soit effective dans un domaine donné seront élaborées et adoptées conformément aux procédures spécifiques prévues dans l'accord et dans la décision 2011/719/UE. La Commission présentera à leur sujet des propositions distinctes et additionnelles de décisions du Conseil.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

Résumé des mesures proposées

La modification n° 1 de l'accord proposée offrirait la possibilité de coopérer dans d'autres domaines pour lesquels il existe un souhait mutuel de la part des deux parties, sous réserve de l'adoption des annexes correspondantes par le comité de surveillance bilatéral pour chaque nouveau domaine, conformément à la proposition d'article 5 révisé et à l'article 19, paragraphe B, de l'accord.

Base juridique

Article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, en liaison avec son article 218, paragraphe 5.

Dans le même cadre, l'article 12, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne mérite également d'être cité. Ledit article prévoit la possibilité d'accords de reconnaissance entre l'Union européenne et les pays tiers en vertu desquels les autorités de l'État membre peuvent

délivrer des certificats sur la base des certificats délivrés par les autorités aéronautiques d'un pays tiers.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Pas d'incidence sur le budget de l'UE.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

sur la signature, au nom de l'Union européenne, et sur l'application provisoire d'un accord modifiant 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

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2, en liaison avec son article 218, paragraphe 5,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 25 septembre 2014, le Conseil a autorisé la Commission à ouvrir des négociations avec les États-Unis d'Amérique en vue de modifier 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, qui est entré en vigueur le 1^{er} mai 2011. Les négociations ont été conclues avec succès sous la forme d'un échange de courriers électroniques entre les négociateurs principaux, qui ont par ce moyen exprimé leur accord avec le texte négocié.
- (2) La modification négociée de l'accord étend les domaines de coopération dans lesquels l'acceptation réciproque des agréments et des démonstrations de conformité peut s'appliquer, de manière à permettre une utilisation optimale des ressources et la réalisation d'économies sur les coûts en conséquence, tout en maintenant un degré élevé de sécurité dans le transport aérien.
- (3) Il convient dès lors de signer la modification n° 1 de l'accord, au nom de l'Union européenne, sous réserve de sa conclusion à une date ultérieure.
- (4) En vue de permettre l'adoption d'une nouvelle annexe sur l'octroi des licences de pilote sur la base de l'extension du champ d'application de l'accord, dont l'importance doit être considérée dans le contexte des dispositions pertinentes du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile relatives à la conversion des licences de pilote des pays tiers, la modification n° 1 de l'accord devrait être appliquée à titre provisoire,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La signature de la modification n° 1 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 est approuvée au nom de l'Union, sous réserve de la conclusion de ladite modification.

Le texte de la modification n° 1 de l'accord à signer est joint à la présente décision.

Article 2

Le Secrétariat général du Conseil élabore l'instrument de pleins pouvoirs autorisant la ou les personnes indiquées par le négociateur à signer la modification n° 1 de l'accord.

Article 3

La modification n° 1 de l'accord est appliquée à titre provisoire, conformément à l'article 2 de la modification n° 1 de l'accord, à partir de la date de sa signature, dans l'attente de son entrée en vigueur.

Article 4

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*