



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/93

EX/30

20/8/04

Anglais, espagnol et français seulement¹

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Amélioration de la supervision de la sécurité

LE NOUVEAU CADRE EUROPÉEN POUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE ET L'INSTITUTION DE L'AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

(Note présentée par la Commission européenne)

NOTE D'INFORMATION

SOMMAIRE

Le présent document d'information présente le nouveau cadre établi par le règlement (CE) n° 1592/2002 en matière de sécurité aérienne et la situation concernant la mise en place de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

On y analyse ensuite les conséquences de ces changements pour l'OACI et ses États parties. Cette analyse aboutit à la conclusion que les États membres de la Communauté européenne restent soumis aux obligations qui leur incombent du fait d'avoir conclu la convention de Chicago. La seule chose qui a changé est la manière dont ils accomplissent certaines de leurs obligations depuis que depuis le 28 septembre 2003 l'Agence est devenue leur mandataire pour l'accomplissement de leurs obligations de pays de conception ou de construction, telles que prévues dans la Partie II de l'annexe VIII de la convention de Chicago.

1. INTRODUCTION

Le présent document présente le nouveau cadre européen pour la sécurité aérienne mis en place par le Règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne

¹ Les versions espagnole et française sont fournies par la Commission européenne.

de la sécurité aérienne (ci-après dénommée «Agence»²) et analyse les conséquences de ces changements pour l'OACI et ses États parties.

2. RÈGLEMENT (CE) N° 1592/2002 ET RÔLE DE L'AGENCE

2.1 Le 15 juillet 2002, la Communauté européenne a adopté le règlement (CE) n° 1592/2002 qui établit des dispositions dans plusieurs domaines relatifs à la réglementation de l'aviation civile et à la compatibilité environnementale. Ce règlement est entré en vigueur le 28 septembre 2002. Il oblige la Commission européenne d'arrêter les règles pour sa mise en œuvre et institue l'Agence chargée d'assister la Commission et d'exécuter diverses tâches de certification. Il prévoit aussi que l'Agence entreprendra ces tâches de certification un an après l'entrée en vigueur du règlement, c'est-à-dire à partir du 28 septembre 2003.

2.2 L'agence a pour mission générale d'assurer un haut niveau de sécurité et de protection de l'environnement dans le domaine de l'aviation civile. À cette fin, l'Agence assiste la Commission dans ses missions législatives et réglementaires. L'Agence est également chargée de délivrer les certificats de conformité des types de produits et des organismes de conception aux exigences essentielles établies par le règlement (CE) n° 1592/2002 et ses règles de mise en œuvre. Elle est également chargée de délivrer les agréments des organismes de production et de maintenance établis dans des pays tiers. Dans les domaines où les certificats et les agréments sont délivrés par les administrations des États membres, l'Agence aide la Commission à surveiller l'application du droit communautaire en effectuant des inspections de normalisation auprès de ces administrations. Enfin, elle établira un système de surveillance du marché afin d'évaluer les effets de la législation communautaire et de sa mise en œuvre, notamment en ce qui concerne les niveaux de sécurité et de protection de l'environnement atteints.

2.3 Le règlement (CEE) n° 1592/2002 prévoit que la Commission adopte des règles de mise en œuvre sur la base de projets préparés par l'Agence. Ces règles s'appliquent directement dans tout État membre et remplacent les exigences nationales à partir de leur date d'entrée en vigueur.

2.4 Comme cela a déjà été indiqué, le règlement (CE) n° 1592/2002 établit un partage des pouvoirs exécutifs entre l'Agence et les autorités aéronautiques nationales (AAN) des États membres de l'UE, qui peut se résumer comme suit :

- Pour les aéronefs et les produits, pièces et équipements installés sur ceux-ci, des certificats de type sont délivrés par l'Agence; les certificats individuels sont délivrés par les AAN.
- En ce qui concerne les organismes, les agréments sont délivrés par l'Agence à tous les organismes de conception (indépendamment de leur lieu d'établissement), et aux organismes de production et de maintenance établis dans des pays tiers. En ce qui concerne les organismes de production et de maintenance établis sur le territoire des États membres de l'UE, les agréments sont délivrés par les AAN (sauf si l'État en question demande à l'Agence de délivrer un agrément à un organisme de production).

2.5 Il convient d'insister sur le fait que l'Agence et les autorités aéronautiques nationales agissent comme des organismes appliquant le droit communautaire, à savoir le règlement (CE) n° 1592/2002, et ont donc l'obligation d'accomplir leurs tâches en pleine conformité avec ledit règlement, ses exigences essentielles et les règles de mise en œuvre susmentionnées.

² OJ L 240, 07.09.2002, p. 1.

3. INSTITUTION DE L'AGENCE : SITUATION ACTUELLE

3.1 Les règles de mise en œuvre du règlement (CE) n° 1592/2002 ont été adoptées sous la forme de règlements de la Commission^{3,4}. Elles portent, entre autres, sur la certification des produits aéronautiques et le maintien de leur navigabilité. Elles sont largement basées sur les règles des JAA, ce qui garantit la continuité avec le système européen précédent.

3.2 Conformément au souhait du législateur européen, l'Agence a effectivement repris toutes les tâches de certification qui lui incombent depuis le 28 septembre 2003. Comme l'intention était d'assurer la continuité dans la transition entre l'ancien système (autorités conjointes de l'aviation) et le nouveau système européen, une politique de transition a été déterminée et intégrée dans les règles de mise en œuvre susmentionnée, basée sur le principe que les certificats, agréments et licences accordés précédemment par les États membres conformément aux exigences des autorités conjointes de l'aviation restent valides.

3.3 Comme l'Agence en est encore au stade de son déploiement et du recrutement du personnel nécessaire, les tâches de certification sont exécutées en son nom par les JAA et les autorités aéronautiques nationales, conformément aux lignes directrices adoptées par le conseil d'administration de l'Agence en ce qui concerne sa politique d'externalisation et sur la base d'arrangements contractuels.

Actuellement, les cadres supérieurs de l'Agence ont déjà été recruté et les procédures de recrutement du personnel d'encadrement intermédiaire et des autres catégories de personnel sont en cours. Les tâches de certification seront progressivement internalisées à mesure que l'effectif sera complété.

En même temps la plupart des procédures opérationnelles de l'Agence ont été adoptée, y compris les procédures de certification, de réglementation et d'externalisation.

3.4 En application d'une décision prise par le Conseil européen en décembre 2003, l'Agence (qui est actuellement provisoirement installée à Bruxelles) a son siège à Cologne, où elle emménagera dans le courant de l'année.

4. CONSÉQUENCES POUR LES ÉTATS MEMBRES DE L'UE DE L'ÉTABLISSEMENT DU NOUVEAU CADRE EUROPÉEN POUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

4.1 Avec l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 1592/2002, la Communauté a établi des règles communes dans plusieurs domaines concernant la sécurité aérienne et la compatibilité environnementale.

En conséquence, les États membres de l'UE sont obligés de tenir compte de cette nouvelle situation lorsqu'ils agissent dans un cadre bilatéral ou multilatéral pour conclure un arrangement dans des domaines régis par ce règlement. Pour l'OACI, cela signifie que lorsque de tels sujets seront

³ Règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production, JO L 243 du 27.9.2003, p.6.

⁴ Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches, JO L 315 du 28.11.2003, p.1.

discutés au Conseil de l'OACI, les États membres devront se concerter préalablement pour s'accorder sur une position commune à présenter au Conseil de l'OACI.

De même, les réponses aux «lettres aux États» de l'OACI sur des domaines régis par le règlement précité devront également être préalablement coordonnées au niveau communautaire.

4.2 En ce qui concerne les relations bilatérales, les accords bilatéraux existants entre des États membres et des pays tiers relatifs à l'acceptation réciproque des constats de certification et/ou des agréments d'organismes de maintenance resteront pour le moment en vigueur. La Commission européenne a invité les États membres de l'Union européenne à échanger des notes diplomatiques avec leurs partenaires à de tels accords pour les informer, en particulier, des changements institutionnels qui se sont produits dans l'UE. Les États membres de l'UE sont en train de le faire.

4.3 Par contre, les États membres de l'UE ne sont plus autorisés à s'engager dans de nouveaux accords avec des pays tiers dans ce domaine. En fait, tous les accords bilatéraux existants entre les États membres et les pays tiers doivent être remplacés par des accords entre la Communauté et ces pays. Cela est clairement indiqué dans le règlement, et en particulier à l'article 9, paragraphe 1. Cet état de choses est accepté par les principaux partenaires étrangers de la Communauté, qui ont tous exprimé leur intérêt et leur volonté de conclure de tels accords avec la Communauté en vue d'établir un cadre clair assurant le flux régulier et continu des produits et services aéronautiques.

4.4 La Commission européenne a reçu en mars 2004 et en avril 2004 l'autorisation du Conseil d'ouvrir des négociations avec les États-Unis d'Amérique et le Canada respectivement. Les négociations avec les autres États suivront en temps voulu.

5. CONSÉQUENCES POUR L'OACI ET DÉMARCHE DES ÉTATS MEMBRES DE L'UE ENVERS L'ORGANISATION

5.1 L'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 1592/2002 a entraîné des changements qui ont certaines conséquences pour l'OACI.

- Tous les États membres de l'UE partagent désormais un ensemble commun de règles régissant la certification des produits aéronautiques et leur contrôle continu.
- Depuis le 28 septembre 2003, l'agence est chargée d'agréeer les nouvelles conceptions et d'assurer le contrôle continu des produits actuellement conçus et fabriqués par des organismes ou des personnes établis dans l'Union européenne.

5.2 Comme tous les États membres de l'Union européenne sont des parties contractantes à la convention de Chicago et que l'annexe VIII de ladite convention impose un certain nombre d'obligations aux États, les rapports entre le règlement et les obligations contractées par les États membres dans le cadre de la convention de Chicago doivent être analysés. En réalité, les choses sont claires.

5.3 Le règlement (CE) n° 1592/2002 établit on ne peut plus clairement que les États membres de l'Union européenne doivent remplir les obligations qui découlent de la convention de Chicago et doivent tenir compte de l'existence de ladite convention à plusieurs égards, à savoir :

- en veillant, comme indiqué dans son cinquième considérant, à ce que les exigences essentielles et les règles communautaires préservent au moins les engagements antérieurs contractés dans le cadre de la convention de Chicago⁵;
- en indiquant, dans son article 2, qu'un des objectifs du règlement est d'aider les États membres à remplir leurs obligations au titre de la convention de Chicago⁶;
- en prévoyant à l'article 4, paragraphe 3 que «le présent règlement s'applique sans préjudice des droits des pays tiers tels qu'ils sont spécifiés dans les conventions internationales, et notamment la convention de Chicago»;
- en exigeant, à l'article 6, que les produits, les pièces et les équipements satisfassent aux exigences de protection de l'environnement de l'annexe 16 de la convention de Chicago, et en prévoyant la possibilité d'adapter cet article afin de l'aligner sur les modifications ultérieures de la convention de Chicago et de ses annexes. La Commission a déjà adopté un règlement⁷ adaptant l'article 6 du règlement 1592/2002 à la dernière version des exigences en matière de protection de l'environnement contenues dans l'annexe 16 de la convention de Chicago;
- en décrivant à l'article cinq les tâches à exécuter par l'Agence comme suit : «Le cas échéant et selon les spécifications de la convention de Chicago ou ses annexes, en ce qui concerne les produits, les pièces et les équipements visés à l'article 4, paragraphe 1, l'Agence exécute pour le compte des États membres les fonctions et les tâches qui sont celles de l'État de conception, de fabrication ou d'immatriculation lorsqu'elles se rapportent à l'approbation de la conception. À cette fin, elle doit en particulier...».

Par souci de concision, on limitera là le nombre de citations allant dans le même sens.

5.4 Compte tenu de ce qui précède, les tiers qui sont parties à la convention de Chicago peuvent être assurés qu'aucune mesure prise en application du règlement contreviendra aux règles établies par la convention de Chicago puisque le texte législatif confirme que les États membres restent liés par les obligations qui leur incombent du fait d'avoir conclu la convention de Chicago.

Les tiers peuvent également être assurés que la Communauté honorera les obligations contractées par ses États membres.

5.5 La Commission européenne a invité les États membres de l'Union européenne à notifier à l'OACI les principaux changements institutionnels que ce nouveau cadre juridique entraîne dans leurs relations avec cet organisme, notamment le fait que depuis le 28 septembre 2003, l'Agence est leur

⁵ 5^e considérant : La convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après dénommée "convention de Chicago"), à laquelle tous les États membres sont parties, prévoit déjà des normes minimales visant à assurer la sécurité de l'aviation civile ainsi que la protection de l'environnement y afférente. Les exigences essentielles de la Communauté et les règles adoptées pour leur mise en œuvre devraient être conçues de telle manière que les États membres respectent les obligations contractées au titre de la convention de Chicago, y compris à l'égard des pays tiers.

⁶ Article 2, paragraphe 2, point d) : «aider les États membres à remplir leurs obligations au titre de la convention de Chicago, en jetant les bases d'une interprétation commune et d'une mise en œuvre uniforme des dispositions de cette dernière, et en garantissant que celles-ci soient dûment prises en compte dans le cadre du présent règlement et des règles arrêtées pour sa mise en œuvre;».

⁷ Règlement (CE) n° 1701/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 adaptant l'article 6 du règlement (CE) n° 1592/2002, JO L 243 du 27.9.2003, p.5.

mandataire dans l'accomplissement de leurs obligations d'État de conception ou de fabrication, comme indiqué dans la partie II de l'annexe VIII de la convention de Chicago, sauf pour les aéronefs qui restent sous contrôle national conformément à l'annexe II du règlement instituant l'AESA, ou comme conséquence de la politique de transition⁸. Le processus de notification est terminé pour certains États membres de l'UE et est encore en cours pour d'autres.

6. RÉSUMÉ

L'attention de l'assemblée est attirée sur les points suivants :

- a) Avec l'entrée en vigueur du règlement (CE)n° 1592/2002, la Communauté a établi des règles communes dans plusieurs domaines concernant la réglementation de la sécurité aérienne et la compatibilité environnementale.
- b) Les États membres de l'Union européenne restent liés par les obligations qui leur incombent du fait d'avoir conclu la convention de Chicago.
- c) Des changements ont été introduits dans la manière dont les États membres de l'Union européenne accomplissent certaines de leurs obligations depuis que le 28 septembre 2003 l'Agence européenne de la sécurité aérienne est devenue leur mandataire pour l'accomplissement de leurs obligations de pays de conception ou de construction, telles qu'indiquées dans la Partie II de l'annexe VIII de la convention de Chicago.

— FIN —

⁸ Pour les aéronefs qui ne satisfont pas aux exigences de la JAA, en attendant la détermination de leur certificat de type par l'AESA.