

Bruxelles, le 8 mars 2019
(OR. en)

7328/19

**Dossier interinstitutionnel:
2019/0067(NLE)**

**AVIATION 52
USA 17
RELEX 240**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	7 mars 2019
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2019) 122 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à adopter par l'Union européenne au sein du comité de surveillance bilatéral pour 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 en ce qui concerne l'ajout d'une annexe 4 audit accord

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2019) 122 final.

p.j.: COM(2019) 122 final



Bruxelles, le 7.3.2019
COM(2019) 122 final

2019/0067 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à adopter par l'Union européenne au sein du comité de surveillance bilatéral pour 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 en ce qui concerne l'ajout d'une annexe 4 audit accord

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

En 2008, l'Union européenne et les États-Unis ont signé un accord relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile (ci-après dénommé «l'accord»). Le champ d'application de l'accord, entré en vigueur le 1^{er} mai 2011, se limitait initialement aux essais en matière de navigabilité et d'environnement, à l'agrément et à la surveillance des produits aéronautiques ainsi qu'à l'agrément et à la surveillance des installations de maintenance. Le champ d'application de l'accord a ensuite été étendu à l'octroi de licences au personnel et à sa formation, à l'exploitation des aéronefs, aux services de la circulation aérienne et à la gestion du trafic aérien.¹ Cette extension a été effectuée au moyen d'une modification signée le 13 décembre 2017 et appliquée à titre provisoire depuis lors.

Compte tenu de l'extension du champ d'application de l'accord, la Commission, assistée par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA), a élaboré avec l'administration fédérale de l'aviation des États-Unis (FAA), une nouvelle annexe 4 de l'accord relative à la surveillance des simulateurs d'entraînement au vol (FSTD) afin de réduire les contrôles réglementaires redondants des FSTD dans l'Union européenne et aux États-Unis.

Le champ d'application de la nouvelle annexe FSTD proposée couvre les évaluations récurrentes des simulateurs de vol (FFS) pour avions.

Il existe actuellement 131 certificats actifs de l'EASA pour les FFS situés aux États-Unis et 34 certificats actifs de la FAA en vigueur pour les FFS situés dans les États membres de l'UE (Royaume-Uni: 17, Pays-Bas: 3, France: 13 et Danemark: 1). Chacun de ces systèmes détient un double certificat: Un certificat de l'EASA ainsi qu'un certificat de la FAA dans le cas des systèmes situés aux États-Unis, et un certificat de la FAA ainsi qu'un certificat d'une autorité aéronautique nationale ou, dans certains cas, de l'EASA dans le cas des systèmes situés dans les États membres de l'UE.

Afin de maintenir la validité de leurs certificats, chacun de ces simulateurs doit être réévalué périodiquement. Il en résulte un double audit de chaque système, ce qui entraîne une charge administrative inutile, des coûts supplémentaires pour une seconde réévaluation et réduit la disponibilité des systèmes pour la formation des pilotes. En 2017 par exemple, l'EASA a mené 132 évaluations récurrentes de FFS situés aux États-Unis tandis que la FAA en a mené 34 de FFS situés dans des États membres de l'UE. Le FFS n'est pas disponible pour la formation pendant que l'autorité procède à l'évaluation.

La proposition de nouvelle annexe FSTD simplifie la réalisation des évaluations récurrentes. L'EASA se fierà la FAA pour les évaluations récurrentes des systèmes situés aux États-Unis et la FAA se fierà aux autorités aéronautiques nationales ou, dans certains cas, à l'EASA pour l'évaluation récurrente des systèmes situés dans les États membres de l'UE. Cela permettra d'éviter la duplication des audits et, par conséquent, de réaliser des économies de coûts et de productivité pour l'EASA, pour la FAA et pour le secteur. La FAA estime qu'en 2017, elle a facturé environ 170 000 USD aux opérateurs de FFS situés dans les États membres de l'UE

¹ DÉCISION (UE) 2018/61 DU CONSEIL du 21 mars 2017

afin de recouvrer les coûts des évaluations récurrentes sur place effectuées en Europe. Du côté de l'UE, la même année, l'EASA a facturé plus de 1,1 million d'EUR aux opérateurs de FFS situés aux États-Unis pour recouvrer les frais de déplacement liés aux évaluations récurrentes effectuées aux États-Unis (en plus des frais pour les heures de travail effectuées sur place aux États-Unis lors des évaluations).

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La coopération entre l'Union européenne et les États-Unis en matière de sécurité aérienne est inscrite dans la «stratégie de l'aviation pour l'Europe». La proposition de nouvelle annexe FSTD est conforme aux objectifs généraux de l'accord sur la réglementation de la sécurité de l'aviation civile conclu entre l'Union européenne et les États-Unis, qui consistent à garantir un niveau élevé de sécurité de l'aviation civile à l'échelle mondiale et à réduire la charge financière supportée par l'industrie et les exploitants de l'aviation due à des contrôles réglementaires redondants.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

L'accord concourt à un objectif essentiel de la politique extérieure de l'Union dans le domaine de l'aviation en ce sens qu'il améliorera la sécurité de l'aviation civile et facilitera les échanges commerciaux de produits aéronautiques et les investissements dans ce domaine. La nouvelle annexe FSTD est conforme à la politique générale de l'Union européenne en matière d'aviation, en ce qu'elle favorise l'acceptation mutuelle des certificats et des constatations techniques avec les principaux partenaires internationaux et optimise l'utilisation des ressources disponibles au niveau de l'UE et des États membres.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), et notamment son article 100, paragraphe 2, en liaison avec son article 218, paragraphe 9. Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Sans objet.

- **Proportionnalité**

Sans objet.

- **Choix de l'instrument**

L'ajout d'une nouvelle annexe à l'accord est l'instrument le plus efficace pour atteindre l'objectif consistant à permettre une acceptation réciproque efficace des démonstrations de conformité et de la documentation en ce qui concerne les simulateurs d'entraînement au vol (FSTD).

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Sans objet.

- **Consultation des parties intéressées**

Les États membres de l'UE dans lesquels se trouvent des FFS (certifiés par la FAA) ont été associés aux efforts de renforcement de la confiance menés par l'EASA et la FAA en 2013 en vue de l'établissement de cette nouvelle annexe.

La Commission a également informé les États membres de l'UE de l'élaboration de cette nouvelle annexe FSTD dans le cadre du groupe de travail «Aviation» du Conseil et les a consultés, a) au moyen de rapports sur les discussions au sein du comité de surveillance bilatéral créé en vertu de l'accord (auxquelles les États membres de l'UE sont invités à assister) et b) dans le contexte de la préparation de la décision (UE) 2018/61 du Conseil en vue d'élargir le champ d'application de l'accord, y compris, entre autres, l'octroi de licences au personnel et sa formation.

Obtention et utilisation d'expertise

Lors de l'élaboration de la nouvelle annexe FCL, la Commission européenne a été assistée par l'EASA. L'EASA et la FAA ont procédé à une comparaison entre les réglementations portant sur les exigences de l'UE et des États-Unis en matière de certification des FSTD. Cette comparaison a été finalisée en 2014 et a également permis de définir les différences de réglementation entre les systèmes de l'Union européenne et des États-Unis, qui sont abordées dans les «conditions particulières» figurant dans la proposition d'annexe FCL.

L'EASA a également procédé à une évaluation du programme national de simulation (NSP) de la FAA afin d'instaurer la confiance à l'égard du système américain de surveillance des simulateurs de vol. Dans le cadre de cette évaluation, l'EASA a effectué une visite au bureau du NSP situé à Atlanta (en août 2013), ainsi que des observations des évaluations réalisées par le NSP sur des simulateurs certifiés par l'EASA situés à Dallas (en novembre 2013) et à Miami (en décembre 2013). L'évaluation portait uniquement sur les évaluations récurrentes des simulateurs de vol (FFS) pour avions, ce qui correspond à la portée de l'annexe FSTD proposée.

Le 2 juillet 2014, l'EASA et la FAA ont informé le comité de surveillance bilatéral (BOB) créé en vertu de l'accord que la comparaison des réglementations et les efforts de renforcement de la confiance avaient été menés à bien, concluant ainsi les travaux techniques préparatoires en vue de l'élaboration de la nouvelle annexe FSTD.

- **Analyse d'impact**

Sans objet

- **Réglementation affûtée et simplification**

Sans objet

- **Droits fondamentaux**

Sans objet

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Pas d'incidence sur le budget de l'UE

5. AUTRES ÉLÉMENTS

• Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information

Du côté européen, l'EASA coordonnera la mise en œuvre de la nouvelle annexe FCL. Les modalités d'application détaillées seront définies dans les procédures de mise en œuvre techniques en matière de simulateur (TIP-S), que les agents techniques (l'EASA et la FAA) sont en train de finaliser, en temps voulu pour l'adoption de la nouvelle annexe FSTD.

Le suivi de la mise en œuvre de l'annexe FSTD sera assuré en premier lieu par le comité de surveillance des FSTD (FOB), qui rendra compte au comité de surveillance bilatéral créé en vertu de l'accord. Le JCAB présentera régulièrement des rapports au BOB.

• Documents explicatifs (pour les directives)

Sans objet

• Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition

Section 1 – Objectif et champ d'application

Cette section de l'annexe FSTD explique l'objectif, à savoir l'acceptation réciproque des démonstrations de conformité et de la documentation, ainsi que la fourniture d'une assistance technique en matière d'évaluation et de qualification récurrentes des FFS.

Le champ d'application de l'annexe couvre l'évaluation récurrente et la qualification continue des FFS pour les avions détenteurs d'une qualification délivrée par la FAA et par l'EASA ou une autorité aéronautique d'un État membre de l'UE.

Section 2 – Définitions

Cette section de l'annexe FCL définit certains des termes techniques fréquemment utilisés.

Section 3 - Comité mixte de coordination

Cette section crée le comité de surveillance des FSTD (FOB), qui rendra compte au comité de surveillance bilatéral et sera chargé de veiller à l'application effective de l'annexe FSTD. Le JCAB est coprésidé par les directeurs des normes de vol de l'EASA et de la FAA. Les principales responsabilités du JCAB consistent notamment à:

- a) définir, approuver et réviser les procédures de mise en œuvre techniques en matière de simulateur (TIP-S)
- b) échanger des informations sur les grands problèmes de sécurité et élaborer des plans d'action pour lutter contre ces problèmes;
- c) veiller à l'application cohérente de l'annexe;
- d) échanger des informations sur les activités de réglementation prévues et en cours susceptibles d'affecter la base et le champ d'application de l'annexe;
- e) partager des informations sur les modifications importantes apportées aux systèmes de qualification FSTD des parties, susceptibles d'affecter la base et le champ d'application de l'annexe;

f) résoudre les problèmes techniques relevant des responsabilités des agents techniques et des autorités aéronautiques qui ne peuvent être résolus à un plus bas niveau; et

g) proposer au BOB des modifications de la présente annexe.

SECTION 4 – Mise en œuvre

Cette section contient les conditions détaillées relatives à l'acceptation mutuelle des rapports d'évaluation entre les parties et au maintien des qualifications de la FAA et de l'EASA pour les FFS en vertu de l'accord. Les autorités aéronautiques nationales des États membres ou, dans certains cas, l'EASA mèneront les évaluations pour le compte de la FAA en ce qui concerne les systèmes situés dans l'UE, et la FAA réalisera les évaluations pour le compte de l'EASA en ce qui concerne les systèmes situés aux États-Unis.

Cette section contient également des dispositions concernant le suivi des constatations établies dans les rapports d'évaluation, la fourniture d'une assistance technique pour la réalisation d'évaluations spéciales ou pour l'obtention et la fourniture de données et d'informations sur demande, ainsi que l'échange d'informations sur les modifications apportées aux dispositions législatives et réglementaires, procédures, politiques ou normes, susceptibles d'affecter la base sur laquelle l'annexe est appliquée.

Section 5 – Communication et coopération

Cette section contient des dispositions sur la communication et l'échange d'informations entre la FAA, l'EASA et, le cas échéant, les autorités aéronautiques des États membres. Cela inclut des dispositions concernant la désignation de points de contact pour les divers aspects techniques de l'annexe FSTD, ainsi que des informations relatives aux exemptions et aux dérogations accordées aux FFS.

Section 6 – Exigences de qualification pour l'acceptation des démonstrations de conformité

Cette section contient les exigences de base pour les autorités concernant l'efficacité de leurs systèmes respectifs de surveillance réglementaire des FSTD, y compris la structure juridique et réglementaire, les ressources, les programmes de formation, la documentation et les registres, ainsi que les politiques, procédures et systèmes de qualité internes.

De plus, cette section contient des dispositions concernant la démonstration initiale et continue de l'efficacité de ces systèmes, y compris des dispositions concernant la participation des parties aux audits de qualité et aux activités de normalisation de l'autre partie, l'échange de rapports sur la qualité et la normalisation et d'autres informations pertinentes qui pourraient être nécessaires pour maintenir la confiance de chaque partie dans les systèmes de l'autre partie.

Il est important de souligner que les autorités de tous les États membres de l'UE peuvent effectuer des évaluations des FFS pour le compte de la FAA, à condition qu'elles répondent aux exigences définies au titre de l'annexe. L'EASA sera chargée de surveiller cette conformité dans le cadre de ses activités de normalisation de routine.

Section 7 - Enquêtes et mesures répressives

Cette section contient des dispositions concernant la coopération en matière d'enquêtes sur les cas de non-conformité et la prise de mesures répressives. Conformément à l'accord, les deux

parties conservent le droit de prendre des mesures répressives contre les exploitants de FSTD agréés par la FAA ou l'EASA.

Section 8 - Dispositions en matière de cession

Cette section contient des dispositions définissant la manière dont les FFS actuellement placés sous la surveillance directe de l'EASA seront remis à la FAA, ainsi que la manière dont les FFS actuellement placés sous la surveillance directe de la FAA seront remis aux autorités aéronautiques nationales des États membres de l'UE. À l'heure actuelle, quatre États membres de l'UE abritent des FFS agréés par la FAA: le Royaume-Uni, le Danemark, la France et les Pays-Bas.

Les cessions ont lieu dans un délai de 18 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de l'annexe et sont synchronisées avec les dates des évaluations récurrentes des systèmes.

Section 9 – Honoraires

Les honoraires liés aux évaluations récurrentes des systèmes seront appliqués conformément à l'article 14 de l'accord et aux exigences réglementaires applicables, à savoir, pour l'Union, le règlement (UE) n° 319/2014 de la Commission du 27 mars 2014, relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

Appendice 1 – Conditions particulières

Cet appendice contient les conditions particulières de l'UE applicables aux FFS basés aux États-Unis ainsi que les conditions particulières de la FAA applicables aux FFS basés dans l'UE.

Ces conditions particulières constituent les exigences réglementaires supplémentaires qui devront être vérifiées au cours des audits d'évaluation afin de tenir compte des différences entre les systèmes de réglementation de l'UE et des États-Unis en matière de simulateurs de vol.

Pour ce qui est de l'UE, la responsabilité de contrôler le respect des conditions particulières de la FAA incombera aux autorités nationales des États membres dans lesquels sont situés les systèmes portant les certificats de la FAA ou, dans certaines circonstances, à l'EASA si le FFS situé dans l'UE est placé sous la surveillance de l'Agence. Les résultats du contrôle des conditions particulières seront consignés dans un «rapport sur les conditions particulières» dressé par l'autorité après l'évaluation.

Annexe 2 - Actions des autorités aéronautiques

Cet appendice contient les actions spécifiques que les autorités aéronautiques nationales des États membres de l'UE mèneront lors de la réalisation des évaluations récurrentes des FFS pour le compte de la FAA. Cela inclut la planification de l'évaluation récurrente, les préparatifs de l'évaluation, la réalisation de l'évaluation et des activités post-évaluation, y compris l'élaboration du rapport d'évaluation et du rapport sur les conditions particulières à transmettre à la FAA.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à adopter par l'Union européenne au sein du comité de surveillance bilatéral pour 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 en ce qui concerne l'ajout d'une annexe 4 audit accord

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 l'article 218, paragraphe 9,

vu la proposition 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 civile (ci-après l'«accord») est entré en vigueur le 1^{er} mai 2011².
- (2) L'un des principaux objectifs de l'accord est d'améliorer la relation de coopération instaurée de longue date entre l'Europe et les États-Unis afin de garantir un niveau élevé de sécurité de l'aviation civile à l'échelle mondiale et de réduire la charge financière supportée par l'industrie et les exploitants de l'aviation due à des contrôles réglementaires redondants.
- (3) La modification n° 1³ de l'accord élargit le champ d'application de l'article 2, paragraphe B, de l'accord pour inclure, entre autres, l'octroi de licences au personnel et sa formation.
- (4) L'article 5 de l'accord, tel que modifié, prévoit la création de nouvelles annexes de l'accord pour les questions relevant du champ d'application de ce dernier.
- (5) Les deux agents techniques, à savoir l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, pour l'UE, et l'administration fédérale de l'aviation, pour les États-Unis, ont soumis au comité de surveillance bilatéral la proposition d'adopter une décision ajoutant à l'accord une nouvelle annexe 4 afin de couvrir l'acceptation réciproque des démonstrations de conformité et de la documentation en ce qui concerne les simulateurs d'entraînement au vol (FSTD).
- (6) L'adoption de la nouvelle annexe entraînera des économies pour les deux agents techniques et, parallèlement, réduira les coûts pour le secteur (exploitants des FSTD). Par la suite, les transporteurs aériens bénéficieront d'un meilleur accès aux FSTD pour leurs pilotes.

² JO L 291 du 9.11.2011, p. 3-44.

³ JO L 11 du 16.1.2018, p. 3-5.

- (7) L'article 19, paragraphe C, de l'accord prévoit que les annexes nouvellement élaborées entrent en vigueur sur décision du comité de surveillance bilatéral créé en vertu de l'article 3 dudit accord.
- (8) La nouvelle annexe 4 sur les simulateurs d'entraînement au vol devrait être approuvée au nom de l'Union européenne.
- (9) L'article 4, paragraphe 3, de la décision 2011/719/UE du Conseil du 7 mars 2011 concernant la conclusion de l'accord entre les États-Unis et la Communauté européenne relatif à la coopération en matière de réglementation de la sécurité de l'aviation civile dispose, conformément à l'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, que le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, sur proposition de la Commission, détermine la position à prendre par l'Union au sein du comité de surveillance bilatéral en ce qui concerne l'adoption d'annexes supplémentaires conformément à l'article 3, paragraphe C, point 7, et à l'article 19, paragraphe C, de l'accord,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à adopter par l'Union européenne au sein du comité de surveillance bilatéral, au titre des articles 3 et 19 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, en ce qui concerne l'adoption d'une décision du comité de surveillance bilatéral portant adoption de l'annexe 4 de l'accord, est fondée sur le projet de décision n° 0011 du comité de surveillance bilatéral qui figure en annexe de la présente décision.

Article 2

Le directeur chargé de l'aviation au sein de la direction générale de la mobilité et des transports, en tant que coprésident du comité de surveillance bilatéral et représentant de l'Union en son sein, est habilité à signer la décision n° 0011 du comité de surveillance bilatéral.

Article 3

Une fois adoptée, la décision du comité de surveillance bilatéral est publiée au Journal officiel de l'Union européenne.

Article 5

La Commission est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*