



Bruxelles, le 28 novembre 2016
(OR. en, de, es)

Dossier interinstitutionnel:
2015/0277 (COD)

13505/1/16
REV 1 ADD 1 REV 1

LIMITE

AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents (1 ^{re} partie)
N° doc. préc.:	13505/1/16 REV 1 AVIATION 215 CODEC 1490 RELEX 867
N° doc. Cion:	14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014 + ADD 1-5
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil – Orientation générale

Les délégations trouveront en annexe une version révisée des déclarations faites par BE, DE, ES, UK et la Commission au cours de la réunion du Coreper du 16 novembre 2016; ces déclarations sont à inscrire au procès-verbal de la réunion du Coreper/Conseil.

A. Article 123, paragraphes 2 à 4: modification du règlement (CE) n° 1008/2008

"BE peut souscrire à la volonté de clarification exprimée par la proposition à l'article 123 dans le cadre de la révision du règlement de base, qui vise à rendre plus compréhensible le règlement (CE) n° 1008/2008 en ce qui concerne l'exploitation d'un aéronef immatriculé dans un pays tiers. Mais, compte tenu des exigences particulièrement rigoureuses auxquelles sont soumis les demandeurs européens et de la charge de travail supplémentaire imposée aux autorités aéronautiques nationales des États membres dans le cas de la procédure d'autorisation - complexe et irréalisable - des contrats de location avec équipage d'un aéronef d'un exploitant de pays tiers prévue dans les règles d'exécution OPS actuelles du règlement (UE) n° 965/2012, point ORO.AOC.110 "Contrat de location", c), 2), BE propose que les contrats de location avec équipage d'un aéronef d'un pays tiers ne soient examinés et évalués par une autorité aéronautique nationale que lorsqu'un accord international a été conclu entre l'Union et le pays tiers concerné. **BE prend note des explications données par la Commission, à savoir que les mesures envisagées dans le cadre de l'article 57, paragraphe 1, point b), pourraient s'appliquer à l'acceptation de certificats ou d'autres documents pertinents de pays tiers aux fins des contrats de location avec équipage qui font intervenir des transporteurs aériens de pays tiers.**"

B. Annexe I: aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 3, point d)

"BE ne souscrit pas à la modification spécifique de l'annexe I suivante: e) MTOM de 350 kg/500 kg pour les avions terrestres et f) association des hélicoptères et des autogires, qui figure dans le document 13505/16 ADD 2 du Conseil du 9 novembre 2016 (BE était opposée à l'introduction des autogires de 560 kg dans l'annexe II actuelle du règlement (CE) n° 216/2008).

Il n'existe en effet aucune analyse d'impact argumentée et objective en ce qui concerne la sécurité (ce qui est contraire aux considérants 1, 3 et 4) permettant de souscrire à cette modification, qui a été initialement proposée par quatre États membres sans qu'elle n'apporte la moindre valeur ajoutée du point de vue de la sécurité. En outre, cette modification aura un impact négatif, notamment sur la charge de travail des autorités aéronautiques nationales, qui sera accrue, sur l'uniformité des conditions au sein de l'UE, avec la mise en œuvre de 28 règlements nationaux différents, ainsi que sur la capacité de survie des passagers en cas d'accident ou d'atterrissage brutal... Conformément, respectivement, au principe convenu de "déclaration" et à l'article 2, paragraphe 4, point a), un instrument est prévu dans le règlement de base permettant à un État membre d'accepter une déclaration ou de demander à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne de certifier un aéronef de plus de 450 kg sur la base des règles d'exécution existantes CS-VLA ou CS-LSA, et le nouvel article 126, paragraphe 2 *bis*, (soutenu par BE) prévoit, dans les deux ans après l'entrée en vigueur de ce règlement, une mise à jour de ces règles d'exécution en ce qui concerne les aéronefs destinés principalement à l'aviation sportive et de loisir. En ce qui concerne les hélicoptères et les autogires, il convient de noter que leurs mécaniques de vol respectives sont différentes et que ces deux types d'aéronefs ne peuvent donc pas être assimilés l'un à l'autre dans le règlement.

BE soutient la version consolidée de l'annexe I qui figure dans le document 13219/16 ADD 1 REV 1 (AVIATION 206, RELEX 835, CODEC 1435) du Conseil du 28 octobre 2016 (dossier interinstitutionnel 2015/0277 (COD)): e) MTOM de 300 kg/450 kg pour les avions terrestres, les hélicoptères, les paramoteurs et les motoplaneurs et f) les autogires n'excédant pas 560 kg."

* * *

Déclaration de la République fédérale d'Allemagne à inscrire au procès-verbal

à l'occasion du Conseil TTE du 1^{er} décembre 2016 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

D'une manière générale, le gouvernement fédéral accueille favorablement les objectifs de la proposition de règlement et se félicite des progrès accomplis dans les négociations. Le bien-fondé des règles s'en trouve renforcé, ce qui se traduit par une efficacité économique accrue des entreprises et une amélioration de la sécurité aérienne en Europe.

Comme il l'a déjà fait pour les autres agences de l'UE, le gouvernement fédéral rejette toutefois la possibilité, prévue à l'article 92, paragraphe 4, de prolonger le mandat du directeur exécutif pour une durée pouvant aller jusqu'à cinq ans. En effet, conformément à l'article 77 du statut des fonctionnaires de l'Union européenne, un mandat d'au moins dix années de service implique des obligations financières importantes pour l'agence, qu'il conviendrait d'éviter, compte tenu également des charges de retraite significatives devant être supportées par l'UE (soit 64 milliards d'euros en 2015). Le mandat d'un directeur administratif devrait donc porter sur une période plus courte.

En ce qui concerne l'article 109, paragraphe 5, de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, l'Allemagne rappelle la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil concernant la programmation des ressources humaines et financières destinées aux organismes décentralisés pour 2014-2020, mettant en œuvre une décision des chefs d'État ou de gouvernement des 7 et 8 février 2013 selon laquelle aucune distinction n'est opérée entre des activités et des postes financés par des redevances et ceux financés sur le budget de l'UE. L'Allemagne se considère liée par cette décision et son accord à la formulation actuelle ne saurait constituer un précédent pour toute future création / révision d'actes fondateurs d'agences; elle demande à la Commission d'en tenir compte à l'avenir lors de l'élaboration de propositions similaires.

L'Allemagne juge important que, dans le cadre des travaux qu'il a consacrés à l'article 76, le Conseil soit parvenu à un consensus prévoyant que, dans le domaine de la sûreté aérienne, les activités de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne devraient être limitées aux seuls aspects où la sûreté aérienne et la sécurité aérienne se recoupent.

*** * ***

Déclaration de l'Espagne sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

"L'Espagne rappelle que la législation européenne s'applique effectivement au territoire soumis aux dispositions des traités, conformément à l'article 52 du TUE et à l'article 355 du TFUE, mais que, dans le cas de l'aéroport de Gibraltar, il existe un différend concernant la souveraineté sur le territoire où se situe l'aéroport (l'isthme, qui ne fait pas partie du territoire cédé au Royaume-Uni par le Traité d'Utrecht). En raison de ce différend opposant deux États membres, reconnu par la Cour européenne de justice, il est impossible de déterminer l'autorité légitime chargée d'appliquer ladite législation à l'aéroport de Gibraltar et il est obligatoire de suspendre ladite application jusqu'à ce qu'un accord soit conclu à cet égard entre les deux États membres."

*** * ***

Déclaration du Royaume-Uni à inscrire au procès-verbal

"Le Royaume-Uni souhaite remercier la présidence pour le travail considérable qu'elle a accompli dans ce dossier. En ce qui concerne la question de l'application du droit de l'UE à Gibraltar, le Royaume-Uni relève que, aux termes de l'article 355, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, "Les dispositions des traités s'appliquent aux territoires européens dont un État membre assume les relations extérieures", et que Gibraltar fait partie de ces territoires. La législation sur l'aviation ne relevant pas de l'une des exclusions de l'application du droit de l'UE à Gibraltar prévues dans l'acte d'adhésion du Royaume-Uni de 1972, le Royaume-Uni estime qu'il n'existe actuellement aucune base juridique permettant d'exclure ou de suspendre l'application de la législation sur l'aviation à Gibraltar.

Cette position a été reconnue par l'accord de Cordoue conclu en 2006 entre le Royaume-Uni, Gibraltar et l'Espagne, dans lequel l'Espagne (sans préjudice de sa position quant à la souveraineté sur Gibraltar) s'engageait à cesser de s'employer à obtenir l'exclusion de l'aéroport de Gibraltar de la législation sur l'aviation de l'UE. Le Royaume-Uni et Gibraltar continuent à respecter cet accord.

Le Royaume-Uni continue à adopter une attitude constructive, mais ne serait pas en mesure d'accepter un texte qui irait à l'encontre des traités de l'UE et suspendrait l'application à Gibraltar.

Le gouvernement du Royaume-Uni ne doute pas de la souveraineté du Royaume-Uni sur l'ensemble de Gibraltar."

* * *

Déclaration de la Commission concernant l'applicabilité à l'aéroport de Gibraltar de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008

"En ce qui concerne la question de savoir si la présente proposition instaure une obligation à l'égard d'une autorité publique responsable des activités se déroulant à l'aéroport de Gibraltar ou au-dessus de celui-ci, la Commission tient à souligner que, dans sa version actuelle, le texte du Conseil relatif à une proposition de règlement concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ne modifierait pas la portée des règles pertinentes en la matière par rapport à la situation qui prévalait dans le cadre du règlement (CE) n° 216/2008 en ce qui concerne l'aéroport de Gibraltar. Ce texte n'instaurerait donc aucune nouvelle obligation à l'égard d'une autorité publique responsable des activités se déroulant à cet aéroport ou au-dessus de celui-ci.

La Commission rappelle également sa position de neutralité dans le différend qui oppose le Royaume-Uni et l'Espagne sur la question de la souveraineté sur le territoire où est situé l'aéroport de Gibraltar; elle regrette que ce différend ait pour effet de ralentir les travaux sur plusieurs dossiers "aviation" examinés par le Conseil."
