

# COM (2013) 252 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

---

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 22 mai 2013

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 22 mai 2013

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

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

**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 la décision n° 0004 portant modification de l'annexe 1 dudit accord





**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 14 mai 2013 (15.05)  
(OR. en)**

**9475/13**

**Dossier interinstitutionnel:  
2013/0132 (NLE)**

**AVIATION 63  
USA 12  
RELEX 395**

**PROPOSITION**

---

Origine:	Commission européenne
En date du:	2 mai 2013
N° doc. Cion:	COM(2013) 252 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 la décision n° 0004 portant modification de l'annexe 1 dudit accord

---

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

p.j.: COM(2013) 252 final



Bruxelles, le 2.5.2013  
COM(2013) 252 final

2013/0132 (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 la décision n° 0004 portant modification de l'annexe 1 dudit accord**

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

#### 1.1 Contexte

En 2007, le secteur de l'aviation aux États-Unis a exprimé ses préoccupations quant au fait que les règles de l'UE en matière de redevances et d'honoraires perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) ne prévoyaient pas de distinction entre les projets de certification européenne et la validation par l'EASA d'agrément de produits américains délivrés par la Federal Aviation Administration (FAA).

À la suite de plusieurs échanges sur cette question, la Commission européenne (CE) a finalement accepté que les redevances de validation de l'EASA fassent l'objet de discussions dans le cadre 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 (ci-après l'«accord»).

Le comité de surveillance bilatéral (ci-après le «comité») a décidé, lors de sa réunion de juin 2011, de se pencher sur les redevances perçues par l'EASA auprès des demandeurs américains pour la validation des agréments de la FAA en application de l'annexe 1 de l'accord. Le mandat instituant une équipe chargée de la question des redevances de validation (VFT, *Validation Fees Team*) a par conséquent été approuvé à la réunion du comité du 11 décembre 2011.

La VFT, composée de représentants de la FAA, de la CE et de l'EASA, a été chargée par le comité de réexaminer la procédure et les méthodes actuelles de l'EASA en matière de fixation des redevances et honoraires appliqués à la validation des produits américains, et de formuler des recommandations en vue de modifications à l'accord qui permettront de résoudre les difficultés liées aux redevances perçues par l'EASA pour la validation de ces produits.

#### 1.2 Comprendre le système de redevances et d'honoraires de l'EASA

Toutes les redevances facturées par l'EASA sont prévues par le règlement (CE) n° 593/2007 (tel que modifié) qui fixe les honoraires et redevances à percevoir par l'EASA pour toutes les opérations de certification.

Ce règlement détermine les redevances exactes à facturer pour chaque certificat (chaque année pour les projets pluriannuels) et chaque agrément, ainsi que le tarif horaire de certaines opérations qui sont facturées sur une base horaire. Toutes les opérations liées à la certification de produits, pièces et équipements (y compris l'approbation de données relatives aux réparations, etc.), ainsi que les actions liées à l'agrément d'organismes (dont les organismes de conception, de production, de maintenance, etc.), doivent être entièrement financées par les demandeurs qui demandent ces certificats ou agréments. En outre, les coûts supportés par l'EASA en rapport avec le maintien de la navigabilité de ces produits, pièces et équipements, ainsi que les coûts liés à la surveillance des organismes agréés, doivent être intégralement couverts eux aussi, et sont régis par le règlement.

Les redevances prévues par le règlement (CE) n° 593/2007 sont ajustées chaque année en fonction d'un coefficient lié à l'inflation. De plus, afin que ces redevances continuent à compenser les coûts engagés par l'EASA, elles font l'objet de réexamens réguliers et, si nécessaire, peuvent être révisées par la Commission conformément à la procédure de

réglementation avec contrôle. Les redevances sont déterminées et mises à jour à l'aide d'une combinaison de données relatives aux activités réelles de certification et aux coûts supportés dans le passé et de données prospectives du plan d'activité. Sur la base de ces données sont calculés les tarifs horaires et les redevances fixes applicables. Cette méthode permet aussi bien l'augmentation que la diminution des redevances si les données prises en considération le justifient.

### **1.3 Introduction d'un coefficient de réduction dans l'accord**

Au cours des travaux de la VFT, il est apparu que ni l'EASA, ni la FAA n'ont totalement internalisé l'accord. Même si les agents techniques de part et d'autre œuvrent à la définition d'un ensemble de principes de validation communs, qui devraient concrétiser l'esprit et les objectifs de l'accord, il est évident qu'en réalité, l'accord n'est pas exploité d'une manière optimale.

Certes, les barèmes de l'EASA tiennent spécifiquement compte de l'activité de certification hors UE dans certains domaines. Par exemple, les certificats de type supplémentaires (STC) qui entrent dans la catégorie «basique» sont facturés comme de simples STC, indépendamment de la complexité de la modification de conception. De même, les redevances pour les activités liées au maintien de la navigabilité pour un certificat hors UE sont facturées à un taux réduit. Dans le domaine de l'acceptation des agréments d'organismes, les agréments «Partie 145» font aussi l'objet de redevances réduites.

Cependant, le règlement (CE) n° 593/2007 dispose que l'EASA doit collecter des redevances correspondant à l'ensemble des coûts liés à la certification. Pour les certificats et les agréments, les redevances sont calculées principalement à l'aide de données sur les ressources engagées dans des projets similaires passés, combinées aux données du plan d'activité. Sur la base de cette méthode, l'EASA n'est pas en mesure de prévoir de dispositions particulières pour ses partenaires bilatéraux, dont les États-Unis, dans le règlement sur les redevances et honoraires lui-même. Si des dispositions particulières sont nécessaires pour déroger à ce règlement, elles doivent être prévues par un acte plus élevé dans la hiérarchie des normes ou par un traité international ayant préséance sur le règlement.

Dans ce contexte, et en vue d'un plus grand respect de l'esprit de l'article 14 de l'accord, qui prévoit que les honoraires soient justes, raisonnables et proportionnés aux services, la VFT a établi une décision du comité visant à appliquer un coefficient de réduction aux tableaux de redevances pertinents du règlement (CE) n° 593/2007 afin que les gains d'efficacité liés au processus de validation soient pris en considération dans l'accord, et a recommandé l'adoption de cette décision. Le coefficient de réduction serait inscrit dans les dispositions de l'annexe 1 afin de créer, au moyen de l'accord, la dérogation nécessaire au règlement (CE) n° 593/2007.

### **1.4 Aspects procéduraux**

L'accord et la décision du Conseil y afférente sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2011, après que les parties ont notifié l'achèvement de leurs procédures internes respectives nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord.

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne dispose que le Conseil, sur proposition de la Commission, adopte une décision établissant les positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des décisions ayant des effets juridiques.

L'article 4, paragraphe 4, de la décision 2011/719/UE<sup>1</sup> du Conseil concernant la conclusion 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 dispose que le Conseil décide des modifications aux annexes de l'accord lorsque celles-ci entraînent la modification d'actes juridiques de l'Union.

Il convient donc que le Conseil adopte une décision sur la position à adopter par l'UE au sein du comité quant à la décision de modifier l'annexe 1 à l'accord conformément au projet de décision n° 0004 qui figure en annexe de la présente proposition de décision du Conseil.

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

Les États membres ont été informés de manière régulière tout au long des travaux.

## **3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION**

### **1.1. Résumé des mesures proposées**

La modification proposée de l'annexe 1 de l'accord introduira un coefficient de réduction applicable aux redevances et honoraires perçus par l'EASA dans le contexte de la validation de produits américains (du domaine de l'aviation), de façon à tenir compte de l'esprit de l'accord et à concrétiser les avantages qui en sont attendus.

### **1.2. Base juridique**

Article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, en liaison avec son article 218, paragraphe 9.

### **1.3. Principe de subsidiarité**

L'accord couvre des questions qui relèvent de la compétence de l'UE et pour lesquelles il convient de maintenir des relations avec les États-Unis d'Amérique au niveau de l'UE.

### **1.4. Incidence sur la législation de l'UE en vigueur**

Selon les dispositions actuelles du règlement (CE) n° 593/2007 aucune distinction n'est faite entre les redevances et honoraires perçus par l'EASA pour les projets de certification (européenne) et ceux perçus pour la validation de produits issus de pays tiers avec lesquels l'UE a conclu un accord bilatéral sur la sécurité aérienne. Un élément essentiel de ces accords, qui sont le fruit de la confiance mutuelle entre les parties et de la reconnaissance de l'équivalence du niveau de sécurité de leurs systèmes, est constitué par les gains d'efficacité qui doivent résulter de la confiance dans les procédures et les conclusions de l'autre partie et permettent de réduire la charge de travail liée à la validation et les coûts y afférents.

L'introduction du coefficient de réduction envisagé dans l'annexe 1 de l'accord aura pour incidence, en vertu du statut de traité international de cet accord, que ces dispositions primeront les dispositions actuelles du règlement (CE) n° 593/2007. Pour que l'application de ces dispositions ne repose pas que sur l'accord (UE – États-Unis), il sera nécessaire d'inclure une disposition spécifique dans le règlement (CE) n° 593/2007; la procédure à cette fin est en cours au moment de la rédaction du présent document.

Pour ce qui est des incidences budgétaires, veuillez vous reporter au point 4 ci-dessous.

---

<sup>1</sup> JO L 291 du 9.11.2011, p. 1.

#### **4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE**

Le déficit estimé qui apparaîtrait dans les recettes des redevances et des honoraires de l'EASA à la suite de l'entrée en vigueur de la présente modification de l'annexe 1 de l'accord se monterait à environ 450 000 EUR, un montant qui serait entièrement couvert par des réaffectations au sein du budget «redevances et honoraires» de l'Agence.

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 la décision n° 0004 portant modification de l'annexe 1 dudit 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 son article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) La décision 2011/719/UE du Conseil du 7 mars 2011 concernant la conclusion 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<sup>2</sup> (ci-après dénommé l'«accord») est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2011.
- (2) L'accord stipule, en son article 3, point C 2), que le comité de surveillance bilatéral (ci-après le «comité») institué par son article 3, point A, peut modifier ses annexes conformément à son article 19, point B.
- (3) Il convient, conformément à l'article 4, paragraphe 4, de la décision 2011/719/UE du Conseil, d'établir la position à adopter par l'Union européenne au sein du comité en ce qui concerne la décision de modification de l'annexe 1 de l'accord en question,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

### *Article premier*

La position à adopter par l'Union européenne au sein du comité de surveillance bilatéral visé à l'article 3, point A, 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 portant modification de l'annexe 1 de l'accord, est basée sur le projet de décision n° 0004 du comité de surveillance bilatéral qui figure en annexe de la présente décision.

### *Article 2*

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

### *Article 3*

---

<sup>2</sup> JO L 291 du 9.11.2011, p. 1.

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil*  
*Le président*

**ANNEXE**  
**COMITÉ DE SURVEILLANCE BILATÉRAL**  
**POUR L'ACCORD**  
**ENTRE**  
**LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE**  
**ET L'UNION EUROPÉENNE**  
**RELATIF À LA COOPÉRATION DANS LE DOMAINE DE LA**  
**RÉGLEMENTATION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE**  
**PROCÈS-VERBAL DE DÉCISION**  
**DÉCISION N° 0004**

En vertu de l'article 19, point B, 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 (ci-après l'«accord»), qui prévoit que les annexes de l'accord peuvent être modifiées par décision du comité de surveillance bilatéral (ci-après le «comité») institué en vertu de l'article 3 de l'accord, le comité décide:

1. L'annexe 1 de l'accord est modifiée par l'ajout d'un paragraphe 3.2.11, libellé comme suit:

«3.2.11. a) À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, les redevances imposées durant une année civile donnée par un agent technique à un demandeur ou à une entité réglementée pour une validation réalisée par ledit agent technique au titre du point 3.2.4 en vue de l'agrément:

- i) de la conception d'un aéronef, moteur d'aéronef, hélice ou équipement,
- ii) d'un certificat de type supplémentaire,
- iii) de certaines modifications de conception majeures, telles que définies dans les procédures de mise en œuvre technique, ou
- iv) de modifications acoustiques ou de modifications des émissions,

n'excèdent pas 95 % des redevances que l'agent technique aurait imposées au demandeur ou à l'entité réglementée, au cours de la même année civile, pour la délivrance d'un agrément équivalent pour une conception, un certificat de type supplémentaire, une modification majeure ou des modifications acoustiques ou modifications des émissions dans le cadre d'un processus de certification.

b) Les redevances imposées durant une année civile donnée par un agent technique à un demandeur ou à une entité réglementée pour une validation réalisée par ledit agent technique au titre du point 3.2.4 sont fixées compte tenu des gains d'efficacité réalisés par le recours à un processus de validation plutôt qu'à un processus de certification. Ces gains d'efficacité et les réductions de redevances qui y sont liées sont étayés par des données pertinentes. Par conséquent, le comité réexamine périodiquement le pourcentage indiqué au point a) ci-dessus et, le cas échéant, l'ajuste par décision.»

2. Le réexamen périodique visé au nouveau point 3.2.11 b) a lieu tous les deux ans ou moins fréquemment. En vertu du paragraphe 2.2.1 de l'annexe 1 de l'accord, le comité est assisté par le comité de surveillance en matière de certification pour ces réexamens et pour

l'élaboration des éventuelles décisions nécessaires. Le réexamen et la décision sont fondés sur les données fournies par les agents techniques.

La modification entre en vigueur à la date de sa signature par la dernière des parties ci-dessous.

Pour le comité de surveillance bilatéral:

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION  
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION  
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

COMMISSION EUROPÉENNE  
UNION EUROPÉENNE

PAR: \_\_\_\_\_

PAR: \_\_\_\_\_

TITRE: Associate Administrator for  
Aviation Safety

TITRE: Directeur de l'aviation et des  
questions internationales des  
transports, direction générale de la  
mobilité et des transports

DATE:

DATE:

FAIT À: Washington, DC

FAIT À: Bruxelles, Belgique