

# COM (2019) 121 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

---

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 13 mars 2019

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 13 mars 2019

## 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 l'ajout d'une annexe 3 audit accord



Bruxelles, le 8 mars 2019  
(OR. en)

7323/19

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2019/0066(NLE)**

---

---

**AVIATION 51  
USA 16  
RELEX 239**

#### **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) 121 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 3 audit accord

---

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2019) 121 final.

p.j.: COM(2019) 121 final



Bruxelles, le 7.3.2019  
COM(2019) 121 final

2019/0066 (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 3 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<sup>er</sup> 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 circulation aérienne et à la gestion du trafic aérien. 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 3 de l'accord relative à l'octroi des licences de pilote (annexe FCL). La présente proposition a pour objectif d'adopter cette annexe.

L'annexe FCL remédie au problème qu'un grand nombre de pilotes privés, résidant dans l'UE, sont en fait titulaires d'une licence délivrée par la FAA conformément à la législation des États-Unis, malgré la règle générale établie par le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil qui impose aux pilotes résidant dans les États membres de l'UE de détenir une licence de pilote délivrée conformément à la réglementation de l'UE.

Cette situation a obligé la Commission européenne à accorder, au moyen du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 sur le personnel navigant, des dérogations permettant aux pilotes qui résident dans l'UE et participent à des opérations privées de continuer à utiliser leur certificat de pilote FAA (dénommées «dérogations FCL»). Ces dérogations FCL devaient être temporaires, dans l'attente de la mise en place d'une solution rentable à ce problème.

La nouvelle annexe FCL est le résultat d'un effort de collaboration entre les agents techniques des parties respectives, à savoir l'EASA (pour l'UE) et la FAA (pour les États-Unis), et permet de convertir de manière efficace les certificats et qualifications de pilote privé de la FAA en licences et qualifications «partie FCL» de l'UE de pilote privé équivalentes, et vice-versa

#### • **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 nouvelle annexe FCL proposée fournira un cadre garantissant que les pilotes résidant dans l'UE pilotent des aéronefs sur la base de licences/qualifications délivrées conformément à la réglementation européenne, qu'ils sont placés sous la surveillance des autorités des États membres de l'UE et qu'ils maintiennent et développent leurs qualifications auprès des organismes de formation de l'UE.

Dès l'adoption de l'annexe FCL, le maintien des dérogations FCL ne sera plus nécessaire.

- **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 FCL est conforme à la politique générale de l'Union européenne en matière d'aviation, dans la mesure où elle facilite la coopération adéquate avec les pays tiers et leurs autorités aéronautiques et favorise l'acceptation mutuelle des certificats et autres documents pertinents.

## **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 entre l'Union européenne et les États-Unis est l'instrument le plus efficace pour atteindre l'objectif consistant à permettre la conversion réciproque efficace des licences de pilote privé et de leurs qualifications.

## **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**

En 2013 et 2014, l'EASA a consulté les autorités aéronautiques nationales des États membres de l'UE concernant le texte du projet d'annexe FCL et ses procédures de mise en œuvre. Les commentaires reçus ont été pris en compte lors des discussions avec la FAA, qui ont conduit à la finalisation de l'annexe.

La Commission a également informé les États membres de l'UE de l'élaboration de cette annexe dans le cadre du comité créé en vertu du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil, ainsi que du groupe de travail «Aviation» du Conseil a) au moyen de rapports sur les discussions concernant la nouvelle annexe qui ont eu lieu au sein du comité de surveillance bilatéral et b) dans le contexte de la préparation de la décision (UE) 2018/61 du Conseil visant à élargir le champ d'application de l'accord, incluant, 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 d'octroi des licences de pilote privé. 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 de la FAA afin d'instaurer la confiance à l'égard du système américain d'octroi des licences de pilote. Dans le cadre de cette évaluation, l'EASA a effectué une visite au siège de la FAA à Washington et au bureau du district des normes de vol (FSDO, Flight Standards District Office) de Washington, ainsi que dans deux écoles de formation au vol certifiées par la FAA (février 2013). L'EASA a également visité les services de la FAA suivants dans le cadre de la visite du centre aéronautique Mike Monroney à Oklahoma City: la section des normes applicables aux épreuves d'aviateur, la section de la certification des aviateurs et la division des normes réglementaires de la FAA Academy (avril 2013). L'évaluation portait uniquement sur l'octroi des licences de pilote privé et sur les qualifications de vol aux instruments associées, ce qui correspond au champ d'application de l'annexe FCL proposée.

- **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 en matière d'octroi de licences (IPL), que les agents techniques (l'EASA et la FAA) sont en train de finaliser, en temps voulu pour l'adoption de la nouvelle annexe FCL.

Le suivi de la mise en œuvre de l'annexe FCL sera assuré en premier lieu par le comité mixte de coordination du personnel navigant (JCAB), qui rend compte au comité de surveillance bilatéral (BOB) 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 FCL en explique le champ d’application et 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’octroi des licences de pilote privé et de contrôle de la conformité.

Le champ d’application de l’annexe couvre les licences «partie FCL» de l’UE de pilote privé et les certificats de pilote privé de la FAA, les privilèges de pilote privé inclus dans d’autres licences «partie FCL» de l’UE et d’autres certificats de pilote de la FAA, ainsi que les qualifications de vol de nuit et de vol aux instruments, pour les catégories d’avions terrestres monomoteurs à pistons et les catégories d’avions terrestres multimoteurs à pistons dans les exploitations monopilotes, excluant toutes les qualifications de type.

#### Section 2 – Définitions

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

#### Section 3 – Comité mixte de coordination du personnel navigant

Cette section crée le comité mixte de coordination du personnel navigant (JCAB), qui rendra compte au BOB et sera chargé de veiller à l’application effective de l’annexe FCL. 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) élaborer, approuver et modifier les procédures de mise en œuvre en matière d’octroi de licences (IPL);
- (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 d’élaboration de la réglementation prévues et en cours susceptibles d’affecter la base et le champ d’application de l’annexe;
- (e) échanger des informations sur les modifications importantes apportées aux systèmes d’octroi des licences de pilote des parties et 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 leur 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 la conversion des certificats et qualifications de pilote de la FAA en licences et qualifications «partie FCL» de l’UE, ainsi que les conditions relatives à la conversion des licences et qualifications «partie FCL» de l’UE en certificats et qualifications de pilote de la FAA.

Cette section contient également des dispositions concernant l'assistance technique dans le cadre des activités d'octroi des licences de pilote, la vérification ou la confirmation de l'authenticité de la licence «partie FCL» de l'UE originale ou du certificat de pilote de la FAA original, et 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 FCL.

#### 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 pilotes, 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.

#### Section 7 – Honoraires

Le cas échéant, des honoraires seront appliqués pour la conversion des licences de pilote et des qualifications conformément à l'article 14 de l'accord et aux exigences légales et réglementaires applicables.

#### Appendice 1 «Conditions particulières»

Cet appendice contient les conditions particulières de l'UE applicables à la délivrance d'une licence ou qualification «partie FCL» de l'UE, sur la base d'un certificat ou d'une qualification de pilote de la FAA, ainsi que les conditions particulières de la FAA applicables à la délivrance d'un certificat ou d'une qualification de pilote de la FAA sur la base d'une licence ou qualification «partie FCL» de l'UE.

Ces conditions particulières constituent les exigences réglementaires supplémentaires qui devront être vérifiées au cours du processus de conversion afin de tenir compte des différences entre les systèmes de réglementation de l'UE et des États-Unis en matière d'octroi des licences de pilote privé.

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 3 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<sup>er</sup> mai 2011<sup>1</sup>.
- (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° 1<sup>2</sup> 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 3 afin de couvrir l'acceptation réciproque des démonstrations de conformité et de la documentation, ainsi que la fourniture d'une assistance technique en matière d'octroi des licences de pilote privé et de contrôle de la conformité.
- (6) En permettant la conversion simplifiée des licences de pilote privé et de certaines qualifications de pilote, on fournira le cadre nécessaire pour garantir que les pilotes

---

<sup>1</sup> JO L 291 du 9.11.2011, p. 3-44.

<sup>2</sup> OJ L 11, 16/01/2018, p. 3-5

résidant dans l'Union européenne pilotent des aéronefs sur la base de licences/qualifications délivrées conformément à la réglementation de l'UE, qu'ils sont placés sous la surveillance des autorités des États membres de l'UE et qu'ils maintiennent et développent leurs qualifications auprès des organismes de formation de l'UE. On apportera en outre des avantages pratiques significatifs à un grand nombre de pilotes résidant dans l'Union européenne et aux États-Unis, sans compromettre la sécurité.

- (7) L'article 19, paragraphe C, de l'accord prévoit que les annexes distinctes entrent en vigueur sur décision du comité de surveillance bilatéral créé en vertu de l'article 3 dudit accord.
- (8) La nouvelle annexe 3 relative à l'octroi des licences de pilote 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 d'Amérique et la Communauté européenne relatif à la coopération dans le domaine de la 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 concernant 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 3 de l'accord, est fondée sur le projet de décision n° 0010 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 0010 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 4*

La Commission est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil*

*Le président*