




Procédure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procédure 2000/0069(COD) codécision) Règlement	Procédure terminée
Transport aérien, aviation civile: règles techniques et procédures administratives, règlement EU-OPS (modif. règlement (CEE) n° 3922/91)	
Sujet 3.20.01 Transport aérien de personnes et fret	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	PSE STOCKMANN Ulrich	16/03/2006
	Commission au fond précédente		
	RETT Politique régionale, transports et tourisme	PSE SIMPSON Brian	19/04/2000
	RETT Politique régionale, transports et tourisme	PSE SIMPSON Brian	19/04/2000
	Commission pour avis précédente		
	JURI Juridique et marché intérieur		
	JURI Juridique et marché intérieur	TDI SPERONI Francesco Enrico	25/05/2000
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Environnement	2757	23/10/2006
	Environnement	2713	09/03/2006
	Transports, télécommunications et énergie	2671	27/06/2005
	Transports, télécommunications et énergie	2589	10/06/2004
	Transports, télécommunications et énergie	2324	20/12/2000
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports	BARROT Jacques	

Evénements clés			
24/03/2000	Publication de la proposition législative	COM(2000)0121	Résumé
10/04/2000	Annonce en plénière de la saisine de la		

	commission, 1ère lecture		
05/12/2000	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
05/12/2000	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0393/2000	
20/12/2000	Débat au Conseil	2324	
17/01/2001	Débat en plénière		
18/01/2001	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0028/2001	Résumé
04/02/2002	Publication de la proposition législative modifiée pour reconsultation	COM(2002)0030	Résumé
04/04/2002	Reconsultation officielle du Parlement		
10/07/2002	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
10/07/2002	Rapport déposé de la commission, reconsultation	A5-0263/2002	
03/09/2002	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0384/2002	Résumé
10/02/2004	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2004)0073	Résumé
10/06/2004	Débat au Conseil	2589	Résumé
27/06/2005	Débat au Conseil	2671	Résumé
09/03/2006	Publication de la position du Conseil	13376/1/2005	Résumé
16/03/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
01/06/2006	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
15/06/2006	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A6-0212/2006	
04/07/2006	Débat en plénière		
05/07/2006	Résultat du vote au parlement		
05/07/2006	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0299/2006	Résumé
23/10/2006	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
12/12/2006	Signature de l'acte final		
12/12/2006	Fin de la procédure au Parlement		
27/12/2006	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2000/0069(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2

Étape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/6/34816

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2000)0121 JO C 311 31.10.2000, p. 0013 E	24/03/2000	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport	CES1208/2000 JO C 014 16.01.2001, p. 0033	19/10/2000	ESC	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A5-0393/2000	05/12/2000	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T5-0028/2001 JO C 262 18.09.2001, p. 0176-0224	18/01/2001	EP	Résumé
Proposition législative modifiée pour reconsultation	COM(2002)0030 JO C 227 24.09.2002, p. 0001 E	04/02/2002	EC	Résumé
Rapport final de la commission déposé, reconsultation	A5-0263/2002	10/07/2002	EP	
Texte adopté du Parlement après reconsultation	T5-0384/2002 JO C 272 13.11.2003, p. 0028-0103 E	03/09/2002	EP	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(2004)0073	10/02/2004	EC	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	05918/2006	16/02/2006	CSL	
Position du Conseil	13376/1/2005 JO C 179 01.08.2006, p. 0001-0177 E	09/03/2006	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2006)0128	14/03/2006	EC	Résumé
Amendements déposés en commission	PE374.145	15/05/2006	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A6-0212/2006	15/06/2006	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T6-0299/2006	05/07/2006	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2006)3801	28/08/2006	EC	
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2006)0591	10/10/2006	EC	Résumé
Projet d'acte final	03632/1/2006	12/12/2006	CSL	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

[Règlement 2006/1899](#)
[JO L 377 27.12.2006, p. 0001-0175](#) Résumé

Transport aérien, aviation civile: règles techniques et procédures administratives, règlement EU-OPS (modif. règlement (CEE) n° 3922/91)

OBJECTIF: établir des exigences opérationnelles communes pour l'exploitation des aéronefs de façon à garantir un niveau de sécurité élevé uniforme et des conditions de concurrence loyales dans le marché intérieur.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU: la Communauté s'est engagée à adopter des exigences communes harmonisées de sécurité applicables à l'exploitation des aéronefs. Les travaux réalisés par les Joint Aviation Authorities (JAA) aux fins de l'élaboration du JAR-OPS 1 (exigences harmonisées applicables à l'exploitation d'aéronefs aux fins de transport commercial) constituent une bonne base de départ pour définir ces exigences dans le domaine du transport aérien commercial.

La Commission propose donc d'incorporer le contenu du JAR-OPS 1 dans le droit communautaire par l'ajout d'une nouvelle annexe au règlement 3922/91/CE, en apportant au texte de ce règlement les adaptations nécessaires afin de rendre possible cette transposition.

La nouvelle annexe se concentre sur les objectifs suivants:

- respect du niveau de sécurité proposé par les JAA ;
- limitation de l'étendue des exigences communautaires au strict nécessaire pour assurer la reconnaissance automatique des certificats de transporteur aérien. C'est pourquoi, le texte couvre uniquement la section 1 du JAR-OPS 1, à l'exclusion des autres parties concernant les moyens acceptables de mise en conformité (« acceptable means of compliance ? AMC ») ou les documents explicatifs, tels que définis dans la section 2 du JAR-OPS 1 ;
- proximité maximale du texte de la proposition avec le texte du JAR-OPS 1, afin de faciliter certains développements et amendements, ainsi que pour assurer la compatibilité avec le système réglementaire des pays des JAA qui ne sont pas membres de l'UE ;
- recherche de compatibilité maximale avec le droit communautaire en procédant aux adaptations nécessaires des dispositions suivantes:
 - Ø immatriculation des aéronefs : le règlement 2407/92/CEE admet qu'un transporteur aérien puisse immatriculer un aéronef dans plusieurs États membres. L'OPS l'admet également, pourvu qu'une seule autorité soit responsable du certificat de transporteur aérien (AOC) et que les arrangements nécessaires soient mis en place entre les différentes autorités. Les dispositions du point 1.175 du JAR-OPS 1 ont donc été révisées en conséquence ;
 - Ø affrètement à court terme : le règlement 2407/92/CEE fait obligation aux autorités responsables de la délivrance de l'AOC de vérifier que les aéronefs affrétés provenant de pays tiers présentent un niveau de sécurité équivalent à celui requis pour un aéronef de la Communauté. Cette équivalence ne peut être accordée, même pour une période courte, et les dispositions correspondantes du JAR-OPS 1 ne peuvent être maintenues. Cette question devra être abordée dans le cadre d'arrangements appropriés entre transporteurs et autorités, tels que des "listes blanches" d'aéronefs étrangers, convenues au préalable. Les dispositions du point 1.165 (d) du JAR-OPS 1 n'ont donc pas été reprises dans la proposition ;
 - Ø dérogations/directives opérationnelles : la souplesse accordée par le JAR-OPS 1 est une nécessité reconnue; néanmoins, des dispositions doivent être prises pour éviter que cette souplesse ne soit utilisée au détriment des exigences aéronautiques communes, entraînant ainsi une baisse du niveau de sécurité ou des distorsions sur le marché. Il est donc proposé d'encadrer cette souplesse dans une procédure de contrôle communautaire. L'article 8 du règlement 3922/91/CEE, qui prévoit déjà un contrôle communautaire des actions d'urgence menées au niveau national, a donc été révisé de manière à correspondre à tout le champ des dérogations possibles.

Transport aérien, aviation civile: règles techniques et procédures administratives, règlement EU-OPS (modif. règlement (CEE) n° 3922/91)

La commission a adopté le rapport de Brian SIMPSON (PSE,UK) modifiant la proposition conformément à la procédure de codécision (première lecture). La commission souhaite vivement que le règlement contienne des dispositions relatives aux limitations de temps de vol et de service et aux prescriptions en matière de repos, qui jouent un rôle essentiel en matière de sécurité dans l'aviation. Elle propose dès lors d'inclure un nouveau texte dans les annexes et stipule que si les représentants des compagnies aériennes et les syndicats n'arrivaient pas à un accord sur les limitations de temps de vol et de service et les prescriptions en matière de repos pour l'équipage et le personnel de cabine d'ici le 1er mai 2001 (c'est-à-dire avant la deuxième lecture conformément à la procédure de codécision), la Commission devrait présenter une proposition en la matière avant le 1er juillet 2001. La commission estime également que les membres de l'équipage de cabine en fonction, de même que les membres de l'équipage de conduite, devraient, sur chaque vol, être munis d'un certificat de compétence professionnelle en cours de validité. Elle ajoute une définition de "membre de l'équipage de cabine" et stipule que tous les membres de l'équipage de cabine en fonction doivent porter un uniforme et être clairement identifiables pour les passagers. La commission introduit également dans la proposition une définition de programme de formation que toute personne doit suivre avant d'être nommée au poste de chef de cabine (pour les vols où l'équipage de cabine compte plus d'un membre) et une définition du programme de formation pour les personnes qui opèrent comme seul membre d'équipage de cabine requis (pour les vols où l'équipage de cabine ne compte qu'un membre). Ce stage doit couvrir la gestion des passagers indisciplinés.?

Transport aérien, aviation civile: règles techniques et procédures administratives, règlement EU-OPS (modif. règlement (CEE) n° 3922/91)

En adoptant le rapport de M. Brian SIMPSON (PSE, UK), le Parlement européen a modifié la proposition de règlement. Les amendements proposés par la commission au fond ont été acceptés par la plénière (se reporter au résumé précédent).?

Transport aérien, aviation civile: règles techniques et procédures administratives, règlement EU-OPS (modif. règlement (CEE) n° 3922/91)

La présente proposition de la Commission a pour objet de modifier sa proposition de règlement modifiant le règlement 3922/91/CEE relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile à la suite de l'avis rendu par le Parlement européen, de manière à tenir compte des travaux menés actuellement par le Conseil sur cette proposition, ainsi que sur une autre proposition de la Commission concernant l'établissement d'exigences de sécurité pour le personnel de cabine. Ces deux textes présentent en effet des liens étroits. Les principales modifications apportées au règlement concernent les points suivants : - Contrôle communautaire des dérogations à court terme : la proposition modifiée comprend un ensemble révisé de procédures permettant à la Communauté d'exercer un contrôle sur l'usage que font les États membres de la souplesse que leur accorde la proposition de modification de l'article 8 du règlement. Pour les dérogations en cas de circonstances opérationnelles imprévues ou pour des besoins opérationnels d'une durée limitée, c'est désormais la procédure de sauvegarde qui est prévue; - Révision de l'annexe : il est prévu de différer l'applicabilité de la nouvelle annexe III pour permettre sa mise à jour après l'entrée en vigueur du règlement mais avant que l'annexe ne devienne applicable, de manière à assurer sa conformité avec la dernière version du JAR-OPS 1. Les modifications de la nouvelle annexe III sont les suivantes: - exigences applicables au personnel de cabine : le règlement doit prévoir les situations dans lesquelles deux sortes de personnel peuvent effectuer des tâches dans le compartiment passager d'un avion, à savoir le personnel de cabine et d'autres membres du personnel. La définition énoncée dans l'annexe technique de la proposition (JAR-OPS 1) avait le défaut de définir le personnel de cabine par une de ses obligations, à savoir l'exécution de tâches de sécurité. La nouvelle définition proposée est indépendante des tâches, et permet de ce fait d'établir des obligations contraignantes pour les deux types de personnel indépendamment l'un de l'autre. Selon la nouvelle définition, toute personne employée par l'exploitant dans le compartiment passager d'un avion est un membre du personnel de cabine, et doit de ce fait satisfaire à toutes les exigences imposées au personnel de cabine, à moins qu'elle n'appartienne à l'une des autres catégories de personnel explicitement mentionnées. En ce qui concerne le personnel autre que le personnel de cabine, tant le Parlement que le Conseil jugent essentiel que les passagers ne puissent pas le confondre avec le personnel de cabine. La Commission a également tenu compte des amendements du Parlement au sujet des dispositions relatives aux chefs de cabine et aux opérations comportant un seul membre d'équipage de cabine. Les exigences concernant les stages d'adaptation et la formation aux différences ainsi que l'entraînement périodique ont été insérées dans la proposition modifiée; - temps de vol et repos de l'équipage : pour répondre à l'inquiétude du Parlement due à l'absence de dispositions en matière de temps de vol et de service et de prescriptions en matière de repos pour l'équipage, une nouvelle sous-partie a été insérée dans l'annexe technique, imposant aux transporteurs de fixer des horaires pour ces trois éléments de sécurité conformément aux exigences applicables; - consommation d'alcool : les exigences relatives à la consommation d'alcool par les membres d'équipage ont été transformées en exigences minimales, laissant ainsi à chaque État membre le loisir d'être plus restrictif à l'égard des transporteurs de son ressort; - enregistreurs de vol : les exigences relatives à l'utilisation des enregistrements de vol ont été remaniées de manière à les rendre applicables au seul transporteur et, partant, à donner dérogation aux États membres; - radiations cosmiques : les exigences relatives à la surveillance des doses de radiations cosmiques reçues par les membres d'équipage durant les vols ont été retirées du texte; - présence de systèmes anti-abordage embarqués et systèmes d'interphone pour les membres de l'équipage de conduite : les dates auxquelles les exigences relatives aux systèmes anti-abordage embarqués et aux systèmes d'interphone pour les membres de l'équipage de conduite deviendront effectives ont été fixées respectivement au 1.1.2005 et au 1.4.2002. ?

Transport aérien, aviation civile: règles techniques et procédures administratives, règlement EU-OPS (modif. règlement (CEE) n° 3922/91)

La commission a adopté le rapport de M. Brian SIMPSON (PSE, UK) déposant un seul amendement - qui contient des prescriptions détaillées - à la proposition modifiée de la Commission. Étant donné que le Parlement considère que la proposition constitue une saisine répétée, le rapport de la commission parlementaire a été adopté conformément aux procédures établies pour une première lecture (procédure de codécision). L'amendement concerne la nouvelle sous-partie Q que la Commission européenne avait insérée dans l'annexe technique pour répondre à l'inquiétude exprimée par le Parlement due à l'absence de dispositions en matière de temps de vol et de service et de prescriptions en matière de repos pour l'équipage. La commission parlementaire estime toutefois que la nouvelle sous-partie, qui impose simplement aux transporteurs de fixer des horaires pour ces trois éléments de sécurité conformément aux exigences applicables (qui sont encore du ressort des autorités nationales et non-harmonisées), devrait prévoir des règles détaillées qui seraient des normes minimales applicables à tous. L'amendement traite donc, de manière très complète, de la question des temps de travail et de repos, tant pour le personnel de cockpit que de cabine et réduit la durée maximale de vol ou de travail par jour à 13 heures ou à 11 heures 45 minutes lorsque le temps de travail se situe entre 22H et 4H59. ?

Transport aérien, aviation civile: règles techniques et procédures administratives, règlement EU-OPS (modif. règlement (CEE) n° 3922/91)

En adoptant le rapport de M. Brian SIMPSON (PSE, UK), le Parlement européen a approuvé la proposition sous réserve d'un amendement destiné à garantir que le nouveau règlement spécifie de manière suffisamment détaillée les niveaux minimum concernant les temps de vol et de service ainsi que les temps de repos pour les pilotes et les autres membres des équipages embarqués (se reporter au résumé précédent). ?

Transport aérien, aviation civile: règles techniques et procédures administratives, règlement EU-OPS (modif. règlement (CEE) n° 3922/91)

La présente proposition de la Commission a pour objet de modifier sa proposition de règlement modifiant le règlement 3922/91/CEE du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, dans sa version

modifiée par la proposition modifiée présentée par la Commission conformément à l'article 250, paragraphe 2, du traité CE (se reporter aux résumés précédents). La nouvelle proposition tient compte d'un premier avis du Parlement européen, du plan concernant les limitations des temps de vol que celui-ci a proposé par la suite, ainsi que des travaux en cours au sein du Conseil à propos de cette proposition et d'une autre proposition de la Commission prévoyant des exigences de sécurité pour le personnel de cabine. Le présent document propose, dès lors, un ensemble de modifications équilibré intégrant plusieurs problèmes apparus lors de discussions antérieures, ainsi que l'avis de spécialistes. La Commission espère ainsi favoriser l'émergence d'un consensus entre toutes les institutions en vue de l'adoption de la présente proposition relative à des règles de sécurité communes pour l'exploitation commerciale des aéronefs, qui marque le pas depuis un bon moment. La nouvelle proposition apporte également les changements qui s'imposent aux dispositions du règlement et à son annexe technique à la suite de l'entrée en vigueur du règlement 1592/2002/CE concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, ainsi que de ses modalités de mise en oeuvre figurant dans le règlement 1702/2003/CE de la Commission du 24 septembre 2003. Les principales modifications du règlement portent sur les points suivants : - nouveau considérant relatif à la directive sur l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile: la présente proposition insère dans l'annexe III une nouvelle sous-partie Q concernant les limitations des temps de vol et de service ainsi que les temps de repos; - insertion d'une définition de l'"autorité" : l'autorité compétente de l'État membre qui a octroyé le certificat de transporteur aérien à un transporteur donné, visée dans la règle OPS C 1.175 et chargée en pratique de vérifier que le transporteur respecte les dispositions JAR-OPS, est l'instance la plus indiquée pour veiller à la mise en oeuvre des dispositions OPS de l'UE; - modifications résultant de l'entrée en vigueur du règlement 1592/2002/CE : deux règlements de la Commission ont été adoptés concernant la certification et l'entretien des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que la certification des organismes de conception et de production. Le champ d'application défini dans le règlement 3922/91/CE doit, dès lors, se limiter à l'exploitation et à l'entretien des aéronefs, ainsi qu'aux personnes et organismes concernés par ces tâches; - contrôle communautaire des dérogations en matière de limitation des temps de vol: la proposition modifiée comprend un nouvel article 8 bis visant à augmenter la marge de manoeuvre en matière de dérogations nationales aux dispositions relatives à la limitation des temps de vol. Il est également précisé que le transporteur sollicitant une dérogation doit démontrer un niveau de sécurité suffisant; - évaluation scientifique des dispositions de l'annexe III, sous-partie Q, par l'Agence européenne de la sécurité aérienne: un nouvel article 8 ter est également inséré, portant une clause de révision de l'annexe III, sous-partie Q, après trois ans.?

Transport aérien, aviation civile: règles techniques et procédures administratives, règlement EU-OPS (modif. règlement (CEE) n° 3922/91)

Le Conseil a examiné le texte du "règlement EU-OPS" en ce qui concerne les articles et les sous parties "O" (Équipage de cabine) et "Q" (Limitations du temps de vol). Le Conseil est convenu de revenir sur cette question lors d'une de ses prochaines sessions afin de parvenir à un accord politique.

Pour rappel, ce texte modifie le règlement 3922/91/CEE du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile. Il vise notamment à transposer les JAR-OPS (Joint Aviation Requirements - Operational Standards) non contraignantes, fixées par les Autorités conjointes de l'aviation, en textes législatifs communautaires contraignants. C'est pourquoi le règlement est souvent appelé "règlement EU-OPS".

Transport aérien, aviation civile: règles techniques et procédures administratives, règlement EU-OPS (modif. règlement (CEE) n° 3922/91)

Le Conseil a pris note de l'information de la Présidence sur l'état d'avancement des travaux concernant la proposition de règlement relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives applicables aux aéronefs dans le domaine de l'aviation commerciale.

Cette proposition vise à transposer dans un acte législatif communautaire contraignant les Codes communs de l'aviation et les normes opérationnelles (JAR-OPS), jusqu'alors non contraignants, établis par les Autorités conjointes de l'aviation au niveau international.

Transport aérien, aviation civile: règles techniques et procédures administratives, règlement EU-OPS (modif. règlement (CEE) n° 3922/91)

Le Conseil a arrêté sa position commune en prenant en compte l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture. Le Conseil s'est mis d'accord sur les principaux éléments de la proposition de la Commission. Sur certains points, il a toutefois décidé de modifier le texte, généralement dans un souci de clarté et de simplification ainsi qu'afin de le rendre plus compréhensible :

- En ce qui concerne le dispositif, le Conseil a apporté certaines modifications aux dispositions de l'article 8 relatives à la flexibilité : le Conseil a ainsi élargi la possibilité qui est donnée aux États membres d'adopter ou de maintenir des dispositions se rapportant à un nombre très restreint d'OPS (exigences techniques et procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile) jusqu'à l'adoption de règles communautaires fondées sur les connaissances scientifiques et les meilleures pratiques;

- À l'article 8 bis, le Conseil a décidé que les dispositions de la sous-partie Q (limitation du temps de vol) et, le cas échéant, de la sous-partie O (équipage de cabine) de l'annexe III devaient être soumises à une évaluation scientifique et médicale dans les trois ans suivant l'entrée en vigueur du règlement. Le Conseil a décidé de charger l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) d'accomplir cette tâche. Il a également décidé que l'EASA devrait assister la Commission dans l'élaboration de propositions visant à modifier les dispositions techniques applicables de la partie Q.

- Le Conseil a décidé que, compte tenu des délais nécessaires pour s'adapter aux nouvelles règles techniques, l'annexe III devrait être applicable dans les États membres 18 mois après l'entrée en vigueur du règlement (au lieu des 6 mois proposés par la Commission) ;

- À l'annexe III, le Conseil a introduit certaines modifications visant à aligner complètement le texte sur la 8ème version des JAR-OPS 1, afin de rendre le texte proposé par la Commission plus clair et plus précis.

Il faut noter que l'amendement proposé par le Parlement ayant trait à la "limitation du temps de vol" est repris intégralement dans la position commune, abstraction faite de quelques retouches afin que le texte corresponde mieux aux réalités sociales et économiques actuelles du secteur de l'aviation ainsi que dans le but de préciser certaines dispositions.

Transport aérien, aviation civile: règles techniques et procédures administratives, règlement EU-OPS (modif. règlement (CEE) n° 3922/91)

La Commission note que la position commune suit en grande mesure l'avis émis par le Parlement européen en première lecture. Elle peut donc accepter la position commune.

La Commission partage l'avis exprimé par le Conseil dans sa position commune selon lequel, en raison des progrès techniques et de l'évolution des circonstances dans le domaine de l'aviation moderne et compte tenu de la lenteur des délibérations interinstitutionnelles nécessaires au bouclage du texte actuel, l'annexe III pourrait dès à présent être améliorée à certains égards. Cela dit, le long travail qu'une nécessité ce texte volumineux est suffisamment abouti aujourd'hui pour qu'il puisse être finalisé tel quel.

À cet égard, la Commission rappelle une fois encore qu'elle s'est engagée à ce que, dès que possible après l'entrée en vigueur du règlement, ses services s'attacheraient à améliorer le texte et à le mettre à jour dans le cadre de la procédure de comité et que, à cette occasion, elle examinerait attentivement les suggestions de modification qui ont déjà été faites par certains États membres.

Transport aérien, aviation civile: règles techniques et procédures administratives, règlement EU-OPS (modif. règlement (CEE) n° 3922/91)

La commission a adopté le rapport de Ulrich STOCKMANN (PSE, DE) modifiant ? en 2^e lecture de la procédure de codécision ? la position commune du Conseil en vue de l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile. Les principaux amendements sont les suivants:

- une évaluation scientifique et médicale des dispositions sur les limitations des temps de vol et de service et les exigences en matière de repos et, s'il y a lieu, sur les dispositions concernant les membres d'équipage de cabine, dans un délai de deux ans suivant l'entrée en vigueur du règlement, au lieu des trois ans proposés. L'Agence européenne de la sécurité aérienne devrait réaliser l'évaluation scientifique et médicale, qui devrait aider la Commission à élaborer et soumettre des propositions de modification des dispositions techniques pertinentes;

- la commission introduit une clause de sauvegarde stipulant qu'aucune disposition du règlement ne saurait constituer une raison valable de réduire les niveaux de sécurité existant dans les États membres. Il devrait donc être possible de conclure des conventions collectives prévoyant de meilleures conditions concernant les temps de vol et de service;

- considérant que les perturbations des systèmes de tableau de service ont souvent des effets néfastes sur le niveau de sécurité des types d'exploitation des prestataires de services de fret express de nuit, les députés décident d'insérer un considérant demandant à la Commission d'effectuer une vérification et de proposer une modification des dispositions sur les limitations de temps de vol et de service «pour tenir compte de ces types particuliers d'exploitation»;

- enfin, la commission demande l'harmonisation de la formation de l'équipage de cabine, «afin de permettre une reconnaissance mutuelle au niveau communautaire des attestations de formation». À cet égard, il conviendrait d'examiner plus avant la possibilité d'une licence pour l'équipage de cabine.

Transport aérien, aviation civile: règles techniques et procédures administratives, règlement EU-OPS (modif. règlement (CEE) n° 3922/91)

Le Parlement européen a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport de d'Ulrich STOCKMANN (PSE, DE) concernant un règlement établissant des prescriptions techniques harmonisées pour les avions de transport aérien commercial.

Suite à l'adoption d'un amendement de compromis, la résolution adoptée précise que le règlement vise à assurer des normes de sécurité harmonisées élevées, y compris dans le domaine des limitations des temps de vol et de service ainsi que des temps de repos. Certains États membres garantissent, par la voie législative ou par des conventions collectives, de meilleures conditions en matière de limitations des temps de vol et de service ainsi que des temps de repos pour le personnel de cabine. Aucune disposition du règlement ne devrait être interprétée comme limitant la possibilité de conclure ou de maintenir de telles conventions. Les États membres seront par conséquent, autorisés à maintenir leur législation contenant des dispositions plus favorables que celles prévues par le règlement.

Le Parlement a par ailleurs décidé que, dans un délai de deux ans après l'entrée du règlement (le Conseil avait proposé trois ans), une évaluation scientifique et médicale des dispositions sur les limitations de temps de vol et de service et les exigences de repos et, le cas échéant, sur les dispositions concernant les membres d'équipage de cabine devrait être faite.

Estimant que l'application des dispositions sur les limitations des temps de vol et de service peuvent entraîner des perturbations importantes du système de tableau de service pour les types d'exploitation fondés exclusivement sur l'exploitation de nuit, les députés demandent que la Commission effectue, sur la base de preuves qui doivent être apportées par les acteurs concernés, une vérification et propose une adaptation des dispositions sur les limitations de temps de vol et de service pour tenir compte de ces types particuliers d'exploitation.

Enfin, le Parlement demande l'harmonisation de la formation de l'équipage de cabine, afin de faciliter la libre circulation du personnel de cabine dans la Communauté. Il convient à cet égard d'examiner à nouveau la possibilité d'une nouvelle harmonisation des qualifications de l'équipage de cabine.

Transport aérien, aviation civile: règles techniques et procédures administratives, règlement EU-OPS (modif. règlement (CEE) n° 3922/91)

La Commission accepte tous les amendements adoptés par le Parlement Européen. Ces amendements sont le résultat d'un compromis auquel sont parvenus le Parlement européen et le Conseil en deuxième lecture. Ils privilégient l'approche retenue par la Commission dans sa proposition et répondent à ses préoccupations quant aux limitations des temps de vol et au personnel de cabine.

Les amendements à la position commune concernent essentiellement les points suivants:

- Clause de non-régression: un nouveau considérant souligne que le nouveau règlement ne doit pas entraîner un abaissement du niveau de la sécurité dans les États membres qui se sont déjà dotés de normes élevées, qu'elles aient été adoptées par voie législative ou négociées dans le cadre de conventions ;
- Évaluation scientifique et médicale: un considérant modifié ramène de 3 à 2 ans (après l'entrée en vigueur du règlement) le délai fixé pour réaliser une évaluation scientifique et médicale des dispositions sur les limitations des temps de vol et de service et les exigences en matière de repos et, s'il y a lieu, des dispositions concernant les membres d'équipage de cabine ;
- Opérateurs de fret aérien de nuit: un nouveau considérant remédie au fait que le système des tableaux de service et les conditions relatives au temps de travail propres aux services express de fret de nuit et aux prestataires de ces services ont été omis dans la proposition originale de la Commission et le rapport du Parlement européen en première lecture ;
- Évaluation scientifique et médicale des sous-parties Q et O: un nouveau considérant stipule que l'AESA devrait réaliser une évaluation scientifique et médicale de la sous-partie Q et, s'il y a lieu, de la sous-partie O, sur la base de laquelle la Commission devrait, si nécessaire, élaborer et soumettre sans tarder des propositions de modification des dispositions techniques en la matière ;
- Libre circulation des personnels de cabine dans la Communauté: un nouveau considérant souligne la nécessité d'entretenir la dynamique de l'harmonisation des exigences concernant la formation de l'équipage de cabine, afin de faciliter la libre circulation des personnels de cabine dans le marché unique.

D'autres amendements précisent que l'AESA: i) réalise une évaluation scientifique et médicale des dispositions de la sous-partie Q et, «s'il y a lieu» uniquement, de la sous-partie O de l'annexe III ; ii) assiste la Commission dans l'élaboration des propositions de modification des dispositions techniques applicables de la «sous-partie O et» de la sous-partie Q de l'annexe III.

La conclusion d'un compromis global a été facilitée par la déclaration que la Commission a faite au cours de la séance plénière du Parlement européen de juillet 2006 : aux termes de cette déclaration, la Commission confirme que l'évaluation scientifique et médicale des sous-parties O et Q visée à l'article 8bis, paragraphe 1, abordera notamment la question du «comportement humain en situation d'urgence» et des compétences requises en la matière. La Commission confirme également que, si l'évaluation réalisée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) montre la nécessité de modifier le règlement, notamment son annexe III, elle présentera sans tarder des propositions utiles à cette fin.

Transport aérien, aviation civile: règles techniques et procédures administratives, règlement EU-OPS (modif. règlement (CEE) n° 3922/91)

OBJECTIF : modifier le règlement 3922/91/CEE en vue d'instaurer des dispositions techniques applicables dans toute la Communauté et d'harmoniser les dispositions relatives à l'exploitation des aéronefs aux fins du transport aérien commercial.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement 1899/2006/CE du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement 3922/91/CEE du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile.

CONTENU : le Conseil a adopté à la majorité qualifiée le présent règlement après avoir approuvé tous les amendements adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture dans le cadre de la procédure de codécision. La délégation suédoise s'est abstenue.

Le règlement vise en particulier à renforcer encore la sécurité aérienne; il constitue une étape importante dans l'harmonisation des conditions de travail des équipages de cabine afin de contribuer à instaurer des conditions de concurrence équitables en matière d'aviation commerciale dans l'UE.

Concrètement, le règlement transpose dans un acte législatif communautaire contraignant les Codes communs de l'aviation ? normes opérationnelles (JAR-OPS) non contraignants établis au niveau intergouvernemental par les Autorités conjointes de l'aviation. La sous-partie du projet relative au temps de vol a été insérée à la suite d'un amendement proposé par le Parlement européen en première lecture.

Le règlement prévoit que les États membres peuvent accorder des dérogations aux règles techniques et aux procédures administratives qui y sont spécifiées en cas de circonstances opérationnelles imprévues et urgentes ou pour des besoins opérationnels d'une durée limitée, et maintenir ou adopter des dispositions se rapportant à certains OPS jusqu'à l'adoption de règles communautaires fondées sur des éléments scientifiques et sur les meilleures pratiques.

Dans un délai de deux ans suivant l'entrée en vigueur du règlement, l'Agence européenne de la sécurité aérienne réalisera une évaluation scientifique et médicale des dispositions sur les limitations des temps de vol et, au besoin, des dispositions concernant les membres d'équipage de cabine.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 16/01/2007. Sans préjudice de l'article 11 du règlement 3922/91/CEE, l'annexe III (règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par aéronef) s'applique avec effet au 16/07/2008.