

Exemple d'une agence européenne : l'EASA

Agence européenne de la sécurité aérienne

La Communauté et d'autres entités du secteur aérien s'efforcent depuis longtemps de donner à l'Europe de véritables autorités en matière de sécurité aérienne, comparables à la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, et qui seraient habilitées :

- à élaborer des normes communes pour assurer le niveau de sécurité le plus élevé possible ;
- à veiller à leur application uniforme dans toute l'Europe ;
- à les promouvoir au niveau mondial.

Une telle autorité unique a pu voir le jour grâce à l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil [Règlement 1592/2002](#) du 15 juillet 2002 (JOUE L 204 du 7.9.2002) qui met en place un système communautaire de sécurité aérienne et de réglementation environnementale et crée une Agence européenne de la sécurité aérienne.

I. LES MISSIONS :

Elles sont détaillées dans le règlement de création :

- établir et maintenir un **niveau uniforme élevé de sécurité** dans le domaine de l'aviation civile et de la protection de l'environnement en Europe ;
- faciliter la **libre circulation** des marchandises, des personnes et des services ;
- promouvoir la **rentabilité économique** dans les processus réglementaires et de certification ;
- aider les États membres à remplir les **obligations qui leur incombent dans le cadre de l'OACI** sur une base commune ;
- promouvoir dans le monde les points **de vue de la Communauté** en ce qui concerne les normes de sécurité dans l'aviation civile.

Plus précisément, l'Agence va améliorer :

- La **sécurité** en assurant une mise en place rapide du **système de sécurité aérienne communautaire**.

Dès 1996 la Commission avait proposé de transformer les JAA en une véritable organisation internationale dotée de pouvoirs suffisants pour jouer le rôle d'une autorité centrale forte, reconnue en Europe et dans le monde comme un centre d'excellence en matière de sécurité aérienne et de protection environnementale.

Le Conseil ayant donné son accord à cette suggestion en juillet 1998, les services de la Commission ont entrepris, en coopération avec les parties intéressées, la rédaction de la convention internationale qui aurait créé cette autorité. Il est apparu alors que le transfert de pouvoirs exécutifs qui serait nécessaire pour assurer sa force et son indépendance soulèverait de difficiles questions constitutionnelles dans certains États européens et rendrait très aléatoire la ratification de la convention la créant.

La Commission a alors suggéré au Conseil d'envisager la création de cette autorité sous les auspices de la Communauté puisque celle-ci peut se voir déléguer des pouvoirs exécutifs dans le cadre du contrôle politique et juridictionnel du Traité. C'est cette agence qui a été créée.

- la **protection de l'environnement** en harmonisant les règles techniques et en assurant une application uniforme.

En matière de compatibilité environnementale des aéronefs, la Communauté a déjà défini, dans le cadre de normes internationales, des niveaux de protection dans le domaine du **bruit**.

Elle agira de même en ce qui concerne les **émissions gazeuses**, de façon à limiter strictement les incidences environnementales de l'aviation.

Ces exigences doivent être traduites en critères techniques précis et les aéronefs doivent y satisfaire avant d'être autorisés à voler. Il existe malheureusement de nombreuses divergences dans l'interprétation de ces exigences risquant d'affecter la libre circulation des produits aéronautiques.

- **le marché intérieur de l'aéronautique en élaborant des normes communes** .

Malgré les travaux d'harmonisation menés par les administrations nationales au sein des JAA, il n'est pas rare qu'un constructeur doive aujourd'hui encore produire différentes versions d'un même type d'avion ou d'équipement selon le pays où il sera utilisé. Les exigences imposées aux opérateurs varient d'un État à l'autre et créent parfois des disparités entre transporteurs en concurrence sur les mêmes marchés.

Telles sont les raisons pour lesquelles la Communauté et les divers acteurs du secteur cherchent depuis des années à doter

L'Europe d'une véritable Autorité de sécurité aérienne capable - comme la Federal Aviation Administration américaine - d'élaborer des normes communes propres à assurer le plus haut niveau de sécurité, de veiller à leur application uniforme en Europe, et de promouvoir leur diffusion au niveau mondial.

L'Agence développera son savoir-faire dans tous les domaines de la sécurité aérienne pour

- **aider le législateur communautaire à élaborer des règles communes pour la certification** des produits, des pièces détachées et des appareils aéronautiques ;
- **l'approbation d'organisations et de personnel** travaillant dans le domaine de l'entretien de ces produits ;
- **l'approbation d'activités aériennes** ;
- **l'entretien des aéronefs et des produits**, pièces et équipements installés sur ceux-ci ;
- **l'octroi de licences de personnel navigant** ;
- **la surveillance des aérodromes** et des exploitants de services de trafic aérien sous l'angle de la sécurité.
- L'Agence effectue des **inspections** auprès des États membres, afin de contrôler la bonne application du règlement et de ses règles de mise en œuvre au niveau national.

En guise de **première étape**, cependant, le règlement se borne à créer la base d'une action communautaire dans les deux premiers des domaines précités.

La Commission, assistée par l'Agence, proposera progressivement les modifications nécessaires du règlement pour l'étendre aux autres domaines.

Elle a d'ailleurs adopté le 15 novembre 2005 une communication intitulée « l'extension des missions de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne : un agenda pour 2010 » ainsi qu'une proposition législative qui modifie le règlement 1592/2002 et qui étend les compétences de l'AESA à la surveillance des exploitants d'aéronefs, y compris de pays tiers et aux licences de pilotes.

La crise aérienne de l'été 2005 a d'autre part débouché sur la création d'une liste noire commune gérée par l'Agence.

L'Agence est également habilitée à effectuer elle-même certaines **tâches d'exécution** pour lesquelles une action collective serait plus efficace qu'une action individuelles des États membres.

- Elle est chargée de **délivrer des certificats types** pour les produits aéronautiques ainsi que des agréments pour les organismes de conception et de production.

Jusqu'à présent, les tâches de certification et de délivrance des certificats étaient assurées par les Etats membres.

Dorénavant, l'Agence délivrera des certificats uniques, reconnus dans l'ensemble des Etats membres de l'Union européenne, ce qui entraînera une diminution des coûts pour l'industrie aéronautique.

- Elle assistera la Commission dans la **surveillance de l'application des règles communes** et dans la mise en œuvre des mesures de sauvegarde nécessaires.
- Elle apportera également une **assistance technique** dans les contacts et négociations avec les autorités aéronautiques des pays tiers et des organisations internationales compétentes en matière de sécurité dans l'aviation civile et de protection de l'environnement.
- Enfin, elle pourra assister la Communauté et ses États membres dans leurs activités de **coopération et d'assistance avec des pays tiers**.

En janvier 2008, un nouveau règlement élargit les compétences de l'AESA en matière de **certification**. Il institue de nouvelles règles communes pour les opérations aériennes, l'octroi des licences des équipages et la certification des avions des pays tiers qui opèrent dans la Communauté.

Il instaure la possibilité pour la Commission européenne d'imposer des amendes et des astreintes au entreprises en cas d'infraction au règlement. Une possibilité qu'elle pourra exercer en plus de son pouvoir de retirer les certificats en cas d'infractions graves.

II. FONCTIONNEMENT :

L'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne est devenue véritablement opérationnelle le 28 septembre 2003, comme prévu par le règlement l'instituant.

Dotée d'une **personnalité juridique propre**, elle assiste la Commission dans l'exercice des tâches législatives et réglementaires qui lui incombent.

- Le **conseil d'administration** a une fonction de surveillance qui s'exerce grâce à la nomination du directeur exécutif, l'adoption du rapport annuel et du programme de travail (après approbation par la Commission) et la prise de décisions budgétaires.

Il adopte les procédures de travail que doit suivre l'Agence, notamment les lignes directrices, à faire approuver par la Commission, pour l'attribution de tâches de certification à des entités qualifiées

Le conseil d'administration se compose d'1 représentant de chaque État membre et d'1 représentant de la Commission.

Le conseil d'administration élit un président et un vice—président parmi ses membres.

La durée du mandat est de trois ans renouvelables.

- Le **directeur exécutif** est nommé par le conseil d'administration de l'Agence.

Le directeur exécutif est le seul habilité à adopter des actes dans les domaines de sécurité et de protection environnementale ; il décide des inspections et des enquêtes, il est le gestionnaire de l'Agence et à ce titre, est responsable de la préparation et de l'exécution du budget et du programme de travail, ainsi que de toutes les questions touchant au personnel.

M. **Patrick Goudou** a été nommé Directeur exécutif de l'Agence en juillet 2003, sur proposition de la Commission européenne.

- Des **chambres de recours** sont chargées d'examiner les décisions individuelles prises par l'Agence.

Comme les décisions prises par le directeur exécutif touchent directement les personnes, le règlement crée une **instance d'appel indépendante** chargée de vérifier si le directeur exécutif a appliqué correctement le règlement et les mesures prises par la Commission pour en assurer la mise en œuvre.

Il existe une séparation claire des fonctions entre les chambres de recours et l'Agence.

Les membres des chambres de recours doivent être indépendants.

- Le **personnel de l'Agence** se compose, d'une part, d'un nombre limité de fonctionnaires affectés ou détachés par la Commission ou les États membres pour assumer des fonctions de gestion, et d'autre part, d'agents recrutés pour une période strictement limitée selon les besoins de l'Agence.

Il comprend environ 400 personnes.

- Le **budget de l'Agence** est financé par une contribution de la Communauté, par des redevances (payées pour les certificats délivrés par l'Agence) et par les honoraires pour publications et formations assurées par l'Agence.

Le contrôle financier est assuré par le contrôleur financier de la Commission. La Cour des comptes des Communautés européennes examine les comptes de l'Agence et publie un rapport annuel sur les activités de l'Agence. La décharge pour le budget de l'Agence est donnée au directeur exécutif par le Parlement européen, sur recommandation du Conseil.

Un règlement financier spécifiant la procédure à suivre pour l'établissement et l'exécution du budget, est adopté par le conseil d'administration, après accord de la Commission et avis de la Cour des comptes.

III. LES COORDONNEES :

L'Agence est installée à Cologne depuis le 3 novembre 2004.

Adresse postale :

European Aviation Safety Agency
Postfach 10 12 53
D-50452 Cologne
Allemagne

Adresse physique :

European Aviation Safety Agency
Ottoplatz, 1
D-50679 Cologne
Allemagne

Téléphone : (49-221) 89 99 00 00

Fax : (49-221) 89 99 09 09

E-mail : esa@eu.int

Internet : <http://www.esa.eu.int>

Pour voir la législation communautaire relative à l'Agence, consultez nos pages Rubrique [Législation](#).

Extension des compétences de l'AESA

Point sur les propositions de la Commission (novembre 2005)