

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 03/08/2007 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission retient la plupart des amendements adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture (36 intégralement, 14 dans leur principe et 10 partiellement). Les amendements retenus confirment la proposition initiale de la Commission, introduisent de légères modifications rédactionnelles sans altérer la proposition, imposent des exigences supplémentaires en matière de rapports et introduisent une disposition très opportune sur la coopération avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). A noter que 37 autres amendements ont été rejetés

Les principaux amendements **acceptés dans leur principe ou partiellement** concernent les points suivants :

- mise en place d'un mécanisme de solidarité visant à fournir une assistance en cas d'actes terroristes ;
- introduction d'une définition d'«aéroport» ;
- modification de la définition du concept de «zone délimitée» (à condition d'ajouter l'expression «côté piste» après le terme «zone»), de la définition de «courrier» (sous réserve de préciser que le «courrier des transporteurs aériens» est exclu), et de la définition des concepts d'«expéditeur connu» et de «client en compte» ;
- indication des frais de sûreté au passager de façon à garantir une plus grande transparence aux citoyens ;
- coopération avec l'OACI, sous réserve que l'amendement fasse l'objet d'un article distinct ;
- programmes de sûreté ;
- reconnaissance des programmes de sûreté des transporteurs communautaires (sous réserve de reformulation pour tenir compte des réalités locales) ;
- date d'application du règlement (mais cette date sera fonction de la date d'adoption du règlement) ;
- amendement partant du principe que les armes mises en soute ne présentent aucun danger ;
- claire définition des responsabilités en cas d'acte d'intervention illicite ;
- équipements de sûreté (sous réserve que le terme «approuvées» soit remplacé par «définies», aucun système d'approbation communautaire n'ayant été mis en place) ;
- l'amendement sur les «agents de sécurité à bord des avions» devrait concerner aussi bien les agents des États membres que ceux des pays tiers. Le terme «membres» devrait donc être supprimé ;
- l'amendement relatif aux programmes de sûreté des transporteurs aériens devrait se référer à la fois aux obligations juridiques de l'UE et aux obligations relatives aux programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile, et non pas uniquement à ces dernières. De plus, la proposition initiale impose des obligations analogues aux transporteurs aériens, aux aéroports et à d'autres entités, ce qui ne serait plus le cas si cet amendement était accepté.

Sont notamment **rejetés** par la Commission:

- l'amendement qui modifie «présent règlement» en «nouvel acte» ;
- les amendements sur le financement des mesures de sûreté visant à obliger les États membres à assumer certains coûts de la sûreté aérienne - à savoir les mesures appliquées par les États membres en complément de celles prévues par le règlement communautaire («mesures plus strictes» autorisées par l'article 5 du règlement) ;
- les amendements sur l'AESA qui imposent à l'Agence européenne de la sécurité aérienne d'effectuer des inspections de sûreté ;
- les amendements sur les accords avec les pays tiers visant à promouvoir l'objectif du «système de sûreté à guichet unique» pour les vols entre la Communauté et les pays tiers ;

- les amendements sur la vérification des antécédents visant à harmoniser les règles applicables au personnel des aéroports et aux membres d'équipage ;
- l'amendement portant sur les passagers en correspondance ;
- l'amendement prévoyant une clause de temporisation aux termes de laquelle toutes les dispositions d'exécution devront être examinées et adoptées de nouveau après six mois ;
- l'amendement prévoyant des évaluations des risques, des incidences et des coûts ;
- l'amendement offrant aux États membres la possibilité de déroger aux mesures qu'ils jugent disproportionnées ;
- l'amendement qui exige de la Commission qu'elle consulte le pays tiers avant de lui fournir sa réponse ;
- l'amendement qui réduit le champ d'action des agents habilités ;
- l'amendement prévoyant l'inspection de chaque aéroport européen relevant du champ d'application du règlement au moins une fois dans les quatre ans qui suivent l'entrée en vigueur de ce règlement ;
- les amendements qui suppriment le terme «courrier» ;
- l'amendement sur la formation ;
- l'amendement sur la vérification des antécédents avant la délivrance des licences de pilote ;
- l'amendement modifiant «toute personne» en «tout membre du personnel» (en effet, une personne étrangère au personnel ne devrait pas pouvoir obtenir une carte d'identité qui l'autoriserait à pénétrer non accompagnée dans une zone de sûreté à accès limité sans que ses antécédents aient été vérifiés au préalable) ;
- les amendements qui suppriment la possibilité de recourir à la procédure d'urgence pour adopter des mesures d'exécution selon la procédure de comité.