

# Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 11/03/2008 - Acte final

**OBJECTIF** : renforcer les règles communes de sûreté aérienne.

**ACTE LÉGISLATIF** : Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002.

**CONTENU** : le Conseil a adopté à la majorité qualifiée un règlement relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, conforme à un texte commun sur lequel un accord a été dégagé avec le Parlement européen dans le cadre de la procédure de conciliation entre le Parlement et le Conseil (se reporter au résumé daté du 11/01/2008). Le Royaume-Uni s'est abstenu tandis que le Luxembourg et le Danemark ont voté contre.

Le règlement est destiné à remplacer, compte tenu de l'expérience acquise, le règlement (CE) n° 2320/2002 qui avait été adopté au lendemain des attentats du 11 septembre 2001 et qui s'applique depuis janvier 2003.

Le nouveau règlement instaure des règles et des normes de base communes en matière de sûreté aérienne ainsi que des mécanismes pour veiller à leur respect. Dans l'objectif de renforcer la sûreté, il clarifie, simplifie et harmonise les dispositions existantes. Il vise aussi à établir la base d'une interprétation commune de l'annexe 17 de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

Le règlement s'applique : i) à tous les aéroports situés sur le territoire d'un État membre qui ne sont pas exclusivement utilisés à des fins militaires, ii) à tous les exploitants, y compris les transporteurs aériens, fournissant des services dans ces aéroports et iii) à toutes les entités appliquant des normes de sûreté de l'aviation qui opèrent dans des locaux situés à l'intérieur ou à l'extérieur des bâtiments de l'aéroport et qui fournissent des biens et/ou des services aux aéroports.

Les normes de base communes définies dans le règlement concernent en particulier la sûreté aéroportuaire, la sûreté des aéronefs, les passagers et les bagages de cabine, les bagages de soute, le fret et le courrier, les approvisionnements de bord et les fournitures destinées aux aéroports, les mesures de sûreté en vol, le recrutement et la formation du personnel et les catégories d'articles qui peuvent être prohibés. Les États membres pourront appliquer des mesures plus strictes que les normes de base communes visées à la directive, à condition qu'elles soient pertinentes, objectives, non discriminatoires et proportionnées aux risques auxquels elles répondent. En règle générale, la Commission publiera les mesures qui ont une incidence directe sur les passagers.

En ce qui concerne les coûts de sûreté, le règlement dispose que chaque État membre peut déterminer dans quelles circonstances et dans quelle mesure les coûts engendrés par les mesures de sûreté prises en vertu du règlement devraient être supportés par l'État, les entités aéroportuaires, les transporteurs aériens, d'autres organismes responsables ou les usagers. Les États membres peuvent contribuer avec les usagers aux coûts de mesures de sûreté plus strictes prises en vertu du règlement. Dans la mesure du possible, les redevances ou transferts des frais afférents à la sûreté doivent être en relation directe avec les coûts des prestations de services de sûreté concernés et ne doivent pas dépasser les coûts concernés.

La Commission fera rapport, au plus tard le 31 décembre 2008, sur les principes du financement des coûts des mesures de sûreté dans le domaine de l'aviation civile. Ce rapport examinera : i) les mesures qui doivent être prises afin de garantir que les redevances de sûreté soient utilisées exclusivement pour couvrir

les coûts afférents à la sûreté, et afin d'améliorer la transparence de ces redevances ; ii) les principes nécessaires pour maintenir une concurrence non faussée entre aéroports et entre transporteurs aériens et des différentes méthodes pour garantir la protection des consommateurs en ce qui concerne la répartition des coûts des mesures de sûreté entre les contribuables et les usagers. Le rapport de la Commission sera accompagné le cas échéant d'une proposition législative.

S'agissant de la comitologie, la Commission utilisera la procédure de réglementation avec contrôle pour toute une série de mesures au moment de définir des normes de base communes en matière de sûreté aérienne. Les nouvelles règles de comitologie s'appliqueront, entre autres, aux méthodes d'inspection /filtrage autorisées, aux catégories d'articles qui peuvent être prohibés et aux critères de reconnaissance de l'équivalence des normes de sûreté des pays tiers.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 29/04/2008.