

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 02/05/2006

La commission a adopté le rapport de son président, Paolo COSTA (ADLE, IT), modifiant – en première lecture de la procédure de codécision – la proposition de règlement relatif à l’instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l’aviation civile:

- plusieurs amendements cherchent à établir clairement que l’objectif du règlement est de protéger l’aviation civile des actes d’intervention illicite «mettant en danger la sûreté de l’aviation civile», à savoir les actes terroristes plutôt que les autres actes d’intervention illicite comme le vol ou la contrebande;
- plusieurs définitions utilisées dans le règlement sont clarifiées, par exemple, la commission a étendu la définition de «passager susceptible de causer des troubles» afin qu’elle inclue un passager «dont le comportement est manifestement anormal et est jugé de nature à perturber potentiellement la sécurité du vol»;
- plusieurs amendements visent à garantir que la distribution du courrier se poursuivra sans accroc et que le service de la poste n’ira pas en se détériorant du fait du règlement;
- concernant la question du financement des mesures de sécurité proposées, qui n’a pas été traitée dans la proposition, les députés européens ont introduit un nouvel article prévoyant que les coûts soient partagés entre les États membres et les utilisateurs de lignes aériennes. Pour éviter des distorsions de la concurrence, la Commission doit avancer des propositions dès que possible pour introduire des arrangements uniformes de financement des mesures;
- si un État membre désire prendre des mesures de sécurité plus strictes, il doit en informer dûment la Commission et le comité de réglementation chargé de la rédaction des mesures d’exécution techniques. Il doit également supporter les coûts d’application de mesures plus strictes;
- les taxes et redevances de sécurité sont destinées «uniquement à couvrir les frais d’aéroport ou de sécurité à bord des aéronefs». Lorsque ces coûts sont inclus dans le prix d’un billet d’avion, ils doivent être indiqués séparément sur le billet ou communiqués au passager;
- les mesures proposées dans le règlement seront soumises à une évaluation de risque et d’impact, notamment une estimation des coûts;
- concernant la question controversée des mesures de sécurité à bord (chapitre 10 de l’annexe), la commission affirme que des armes ne peuvent être transportées à bord d’un aéronef que si «l’État membre qui a accordé la licence» a donné son autorisation «au transporteur aérien concerné» et si «une autorisation préalable a été donnée par les États de départ et d’arrivée et, le cas échéant, par tout État survolé ou sur le territoire duquel des escales sont effectuées»;
- les députés européens stipulent également que «nonobstant le principe de l’autorité du commandant de bord», la responsabilité des mesures appropriées à prendre en cas d’acte d’intervention illicite commis à bord d’un aéronef civil ou au cours d’un vol doit être définie avec précision;
- il va de soi que tous les pilotes et demandeurs d’une licence de pilote sont soumis à une procédure uniforme de vérification des antécédents, renouvelée à intervalles réguliers. Les autorités compétentes en matière de vérification des antécédents arrêtent leurs décisions sur la base de critères identiques;

- chaque aéroport européen relevant du règlement est inspecté au moins une fois dans un délai de quatre ans à dater de l'entrée en vigueur du règlement;

- la Commission devrait établir un groupe consultatif des parties intéressées à la sécurité aérienne regroupant les organisations professionnelles représentatives européennes opérant dans, ou directement concernées par la sécurité aérienne, dont le rôle serait de conseiller la Commission;

- enfin, la commission désire que le règlement souligne le rôle de l'Agence européenne de la sécurité aérienne en tant qu'instance de contrôle couvrant l'ensemble de la Communauté.