

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 15/06/2006 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté, sous réserve d'amendements, le rapport de Paolo **COSTA** (ADLE, IT) sur la proposition de règlement relatif à des règles communes dans le domaine de l'aviation civile.

- plusieurs amendements clarifient l'objectif du règlement qui est de prévenir les actes d'intervention illicite visant des aéronefs civils et mettant en danger la sûreté de l'aviation civile (il s'agit de mettre l'aviation à l'abri des actes terroristes, non d'autres actes d'intervention illicite, comme le vol ou la contrebande) ;

- un certain nombre de définitions sont clarifiées, en particulier, celle de « passager susceptible de causer des troubles », défini comme un passager « dont le comportement est manifestement anormal et est jugé de nature à perturber potentiellement la sécurité du vol ». Les définitions de « courrier », d'« aéroport » et de « contrôle par sondage continu » ont également été introduites ;

- la distribution du courrier dans un délai raisonnable étant un droit important pour tous les citoyens de l'UE, plusieurs amendements visent à garantir que le service de la poste n'ira pas en se détériorant du fait du règlement ;

- le coût de la mise en œuvre des normes communes pour traiter les actes d'intervention illicite doit être à la charge des États membres. Dans le but d'éviter toute distorsion de concurrence, la Commission devrait présenter dans les meilleurs délais une proposition visant à établir dans les États membres des dispositions uniformes pour le financement de ces mesures de sûreté ;

- chacune des mesures et procédures concernant l'application des normes communes doit être établie sur la base d'une évaluation de risque et d'impact. Cette évaluation comprend une estimation des coûts ;

- si les frais d'aéroport ou de sécurité à bord sont inclus dans le prix d'un billet d'avion, ces frais doivent figurer séparément sur le billet ou être indiqués d'une façon ou d'une autre au passager ;

- lorsqu'ils ont des raisons de penser que le niveau de sécurité a été compromis par un manquement à la sécurité, les États membres doivent veiller à ce que des mesures soient prises rapidement pour remédier à ce manquement et pour assurer la sécurité permanente de l'aviation civile. Avant de mettre en œuvre ces mesures, ils doivent consulter le comité de réglementation ;

- lorsqu'un État membre arrête des mesures plus strictes, il doit les notifier à la Commission et au comité de réglementation afin qu'elles puissent être contrôlées ; le coût de mise en œuvre de mesures plus strictes est à la charge des États membres ;

- les taxes et redevances de sûreté doivent être transparentes et destinées uniquement à couvrir les frais d'aéroport ou de sécurité à bord des aéronefs ;

- lorsqu'un programme de sécurité de transporteur aérien a été validé par l'autorité appropriée de l'État membre qui octroie la licence d'exploitation, ce programme doit être reconnu par tous les autres États membres ;

- le fret et le courrier ne présentent pas nécessairement le même profil de risque et sont susceptibles de faire l'objet de règles différentes. Les députés estiment donc qu'il faut les définir séparément. Ainsi, tout courrier postal doit faire l'objet de contrôles de sûreté avant d'être embarqué à bord d'un aéronef. Un

transporteur aérien ne peut accepter de transporter du courrier s'il n'a pas la confirmation que celui-ci a fait l'objet de contrôles de sûreté appropriés ;

- sur la question controversée des « mesures de sécurité à bord », le Parlement a précisé que des armes, à l'exception de celles déclarées comme fret, ne peuvent être transportées à bord d'un aéronef, sauf si les conditions de sûreté requises sont remplies, et si ; a) l'État membre qui a accordé la licence d'exploitation a donné son autorisation au transporteur aérien concerné; et b) 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, sans méconnaître le principe de l'autorité du commandant de bord, souhaitent également que la responsabilité des mesures à prendre en cas d'acte d'intervention illicite commis à bord d'un aéronef civil ou au cours d'un vol soit définie avec précision;

- tous les pilotes et demandeurs d'une licence de pilote d'avion à moteur devraient être soumis à une procédure uniforme de vérification des antécédents, renouvelée à intervalles réguliers. Les décisions seraient arrêtées sur la base de critères identiques ;

- la Commission devra veiller à ce que chaque aéroport européen relevant du champ d'application du règlement soit inspecté au moins une fois dans un délai de quatre ans à dater de l'entrée en vigueur du règlement ; elle adressera annuellement au Parlement européen, au Conseil, aux États membres et aux parlements nationaux un rapport les informant à la fois de l'application du règlement et de son impact sur l'amélioration de la sécurité aérienne ;

- la Commission établira un "groupe consultatif des parties intéressées à la sécurité aérienne" regroupant les organisations professionnelles représentatives européennes, qui aura pour mission de la conseiller;

- les députés insistent pour que l'Agence européenne de la sécurité aérienne soit progressivement intégrée au contrôle du respect de la réglementation commune de la sûreté de l'aviation civile ;

- enfin, les députés suggèrent la mise en place d'un mécanisme de solidarité chargé de fournir une assistance après des actions terroristes ayant eu un impact important sur le secteur des transports.