

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 25/04/2007 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant la recommandation pour la 2^{ème} lecture contenue dans le rapport de codécision de Paolo **COSTA** (ADLE, IT), le Parlement européen a modifié la position commune relative l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Le Parlement a maintenu sa position de 1^{ère} lecture en particulier sur le financement des normes de sécurité et la transparence des prix des billets d'avion. Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

- les députés soulignent qu'il convient de faire la distinction entre des normes de base communes et des mesures plus sévères, et qu'une distinction similaire doit s'appliquer à leur financement. Dans ce contexte, ils demandent que les États membres prennent en charge eux-mêmes les coûts de mise en œuvre des normes de sécurité qui sont plus strictes que les normes prévues par le règlement. En revanche, les coûts afférents à la mise en œuvre des normes de base communes seraient à la charge des États membres et des utilisateurs. Dans le but d'éviter toute distorsion de concurrence entre États membres ainsi qu'entre les aéroports, les transporteurs aériens et les autres entités concernées dans la Communauté ainsi qu'entre les États membres et les pays tiers, la Commission devrait présenter dans les meilleurs délais une proposition visant à établir des dispositions uniformes pour le financement de ces mesures de sûreté ;

- le Parlement demande également d'accroître la transparence des prix des billets d'avion : si les frais d'aéroport ou de sûreté à bord sont inclus dans le prix d'un billet d'avion, ces frais devraient figurer séparément sur le billet ou être indiqués d'une façon ou d'une autre au passager. La même transparence devrait s'appliquer aux taxes et redevances de sûreté, qu'elles soient prélevées par les États membres, des transporteurs aériens ou par des entités. Selon les députés, elles devraient être destinées uniquement à couvrir les frais d'aéroport ou de sûreté à bord des aéronefs et ne pourront excéder le coût de la mise en œuvre des normes de base communes ;

- lorsqu'ils ont de bonnes raisons de penser que le niveau de sûreté a été compromis par un manquement à la sûreté, les États membres devront veiller à ce que les mesures appropriées soient prises rapidement pour remédier à ce manquement et pour assurer la sûreté permanente de l'aviation civile ;

- les mesures d'application du règlement devraient en principe expirer 6 mois après leur entrée en vigueur. Par ailleurs, ces mesures ne pourraient être prorogées qu'après une réévaluation approfondie des risques pour la sûreté et évaluation approfondie des coûts et des incidences opérationnelles suscités par ces mesures ;

- dans les domaines qui entrent dans le champ d'application du règlement, la Commission devrait coopérer avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Pour faciliter cette coopération, la Commission serait habilitée à conclure des accords avec l'OACI aux fins de l'échange d'informations et de l'entraide en matière de contrôles et d'inspections ;

- la Commission devrait donner mission à l'Agence européenne de la sécurité aérienne, en coopération avec l'autorité compétente de l'État membre concerné, de réaliser des inspections, afin de surveiller l'application du règlement par les États membres, de mettre en évidence les points faibles de la sûreté aérienne et, le cas échéant, de formuler des recommandations visant à renforcer la sûreté aérienne ;

- la Commission devrait 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 ;
- la Commission adressera annuellement au Parlement européen, au Conseil, aux États membres et aux parlements nationaux un rapport qui les informe à la fois de l'application du règlement et de son impact sur l'amélioration de la sécurité aérienne, mais aussi, le cas échéant, des faiblesses et carences révélées par les contrôles et inspections de la Commission ;
- la Commission devrait établir un groupe consultatif des parties intéressées à la sécurité aérienne regroupant les organisations représentatives européennes opérant dans la sécurité aérienne ou directement concernées par celle-ci ;
- des accords reconnaissant que les normes de sûreté appliquées dans un pays tiers sont équivalentes aux normes communautaires doivent être inclus dans les accords généraux sur l'aviation conclus entre la Communauté et un pays tiers, conformément à l'article 300 du traité, de façon à promouvoir l'objectif du « contrôle unique de sûreté » pour tous les vols entre l'Union européenne et les pays tiers ;
- tous les pilotes et demandeurs d'une licence de pilote d'avion à moteur seraient soumis à une procédure uniforme de vérification des antécédents, renouvelée à intervalles réguliers;
- le règlement devrait s'appliquer au plus tard un an après l'entrée en vigueur du règlement, à l'exception des mesures détaillées concernant les normes minimales communes, qui devront s'appliquer immédiatement.

Les règles européennes devraient s'appliquer à des mesures de sécurité à bord des vols, et concerner notamment des responsables de la sûreté en vol. Ces agents de sécurité devront recevoir une formation appropriée et les députés insistent sur le fait que des armes ne peuvent pas être transportées à bord d'un aéronef, sauf si les conditions de sécurité requises ont été remplies et si l'autorisation a été donnée par l'État qui a accordé la licence d'exploitation au transporteur aérien concerné. Les parlementaires demandent qu'une autorisation préalable soit 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 plaident enfin pour 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.