



Bruxelles, le 3.8.2007
COM(2007) 475 final

2005/0191 (COD)

AVIS DE LA COMMISSION
conformément à l'article 251, paragraphe 2, troisième alinéa, point c), du traité CE,
relatif aux amendements du Parlement européen à la position commune du Conseil
concernant la proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation
civile

AVIS DE LA COMMISSION
conformément à l'article 251, paragraphe 2, troisième alinéa, point c), du traité CE,
relatif aux amendements du Parlement européen à la position commune du Conseil
concernant la proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation
civile

portant modification de la proposition de la Commission conformément à l'article 250,
paragraphe 2, du traité CE

1. Introduction

L'article 251, paragraphe 2, troisième alinéa, point c), du traité CE impose à la Commission d'émettre un avis sur les amendements proposés par le Parlement européen en deuxième lecture. La position de la Commission concernant les amendements adoptés par le Parlement est exposée ci-après.

2. Historique du dossier

Date de la transmission de la proposition au Parlement européen et au Conseil
(document COM(2005) 0429 final – C6-0290/2005 – 2005/0191(COD)): 22.9.2005

Date de l'avis du Comité économique et social européen: 20.4.2006

Date de l'avis du Parlement européen en première lecture: 15.6.2006

Date de l'adoption de la position commune: 11.12.2006

Date de l'avis du Parlement européen en deuxième lecture: 25.4.2007

3. Objet de la proposition

Le règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile est en vigueur depuis janvier 2003. Le bilan des inspections de la Commission et de l'application au quotidien du règlement dans les États membres montre que la transposition rapide dans le droit communautaire des recommandations non contraignantes élaborées par les États membres a rendu difficile la mise en œuvre plus stricte du règlement, en raison de son élaboration et de son adoption rapides en réponse aux événements du 11 septembre 2001.

La Commission a donc proposé une révision de ce règlement en vue de clarifier, de simplifier et d'harmoniser davantage les prescriptions légales pour renforcer globalement la sûreté dans l'aviation civile. Le nouveau règlement-cadre ne devrait qu'établir les principes de base de ce qui doit être fait pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, tandis

que les dispositions de mise en œuvre devraient fixer les modalités techniques et procédurales de ces actions.

4. Avis de la Commission sur les amendements du Parlement européen

La Commission retient dans leur intégralité, partiellement ou dans leur principe la plupart des amendements adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture. 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).

La Commission accepte dans leur intégralité (sous réserve d'une reformulation, le cas échéant) les amendements 1, 4, 5, 9, 11, 14, 16, 18, 19, 24, 27, 28, 30, 35, 40, 41, 42, 43, 45, 48, 50, 52, 53, 55, 58, 59, 61, 64, 65, 69, 71, 76, 80, 83, 91 et 93. Elle accepte, dans leur principe, les amendements 12, 17, 20, 23, 25, 26, 38, 46, 49, 56, 68, 92, 94 et 96, et partiellement les amendements 6, 7, 13, 15, 29, 34, 51, 54, 70 et 72. Les autres amendements (2, 3, 8, 10, 21, 22, 31, 32, 33, 36, 37, 39, 44, 47, 57, 60, 62, 63, 66, 67, 73, 74, 75, 77, 78, 79, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 95 et 97) doivent être rejetés.

Amendements acceptés dans leur principe:

L'**amendement 12** relatif à la mise en place d'un mécanisme de solidarité visant à fournir une assistance en cas d'actes terroristes introduit un nouveau concept, qui n'est évoqué que dans les considérants. La Commission reconnaît l'importance de la question tout en estimant que les conséquences vont au-delà du secteur des transports.

L'**amendement 17**, qui introduit une définition d'«aéroport», n'est pas absolument nécessaire dans ce règlement, mais la Commission l'accepte dans son principe.

L'**amendement 20**, qui modifie la définition du concept de «zone délimitée» est inutile puisque toutes les zones côté piste sont interdites d'accès au public. Par souci de clarté, il conviendrait d'ajouter l'expression «côté piste» après le terme «zone».

L'**amendement 23**, qui modifie la définition de «courrier», peut être retenu, mais il convient de préciser que le «courrier des transporteurs aériens» est exclu.

Les **amendements 25 et 26**, qui modifient la définition des concepts d'«expéditeur connu» et de «client en compte», sont compatibles avec la proposition initiale de la Commission. Toutefois, il serait utile, par souci de clarté, d'ajouter l'expression «pour son propre compte». Il conviendrait également d'insérer, dans l'amendement 26, l'expression «ou un aéronef tout courrier» par cohérence avec le reste du règlement.

L'**amendement 38** sur la transparence des prix préconise que les frais de sûreté soient indiqués au passager. Bien qu'elle ne relève pas vraiment du champ d'application du règlement, cette disposition pourrait être un moyen de garantir une plus grande transparence aux citoyens.

L'**amendement 46** sur la coopération avec l'OACI est opportun, mais devrait faire l'objet d'un article distinct, l'article 6 ne traitant que des pays tiers, ce que n'est pas l'OACI.

L'**amendement 49** sur les programmes de sûreté est retenu en dépit de son caractère superflu.

L'**amendement 56** sur la reconnaissance des programmes de sûreté des transporteurs communautaires est retenu, mais il doit être reformulé pour tenir compte des réalités locales.

L'**amendement 68** porte sur la date d'application du règlement, mais cette date sera fonction de la date d'adoption du règlement.

L'**amendement 92**, qui part du principe que les armes mises en soute ne présentent aucun danger, est retenu, mais son libellé pourrait être amélioré.

L'**amendement 94**, qui propose de définir clairement les responsabilités en cas d'acte d'intervention illicite, est retenu.

L'**amendement 96** sur les équipements de sûreté ne sera retenu que si le terme «approuvées» est remplacé par «définies», aucun système d'approbation communautaire n'ayant été mis en place.

Amendements acceptés partiellement:

L'**amendement 6**, qui apporte de légères modifications rédactionnelles, est retenu, mais pas la modification de «présent règlement» en «nouvel acte».

L'**amendement 7** est retenu, mais pas la modification de «présent règlement» en «nouvel acte».

L'**amendement 13** limite la version de l'annexe 17 à celle existante. Bien qu'il figurait déjà dans sa proposition initiale, la Commission a retenu l'argument du Conseil afin de conserver cette compétence en cas de nouvelles versions. Le même argument vaut pour l'**amendement 15** en ce qui concerne la référence à la convention de Chicago.

L'**amendement 29** 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.

Les **amendements 34 et 51**, qui suppriment la possibilité de recourir à la procédure d'urgence pour adopter des mesures d'exécution selon la procédure de comité, ne sont pas retenus.

L'**amendement 54** 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.

L'**amendement 70**, qui modifie «toute personne» en «tout membre du personnel» doit être rejeté, car 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.

L'**amendement 72**, qui supprime le terme «courrier», est source d'incohérence dans la partie du texte relative au fret et au courrier.

Amendements rejetés par la Commission:

L'**amendement 2**, qui modifie «présent règlement» en «nouvel acte» n'est pas retenu, puisque cet acte ne présentera plus un caractère nouveau au bout de quelques années.

Les **amendements 3, 31, 39 et 44** sur le financement des mesures de sûreté visent 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). La Commission n'est pas opposée à ce principe, mais elle considère qu'il n'a pas sa place dans un règlement qui concerne des normes techniques.

Les **amendements 8 et 60** sur l'AESA imposent à l'Agence européenne de la sécurité aérienne d'effectuer des inspections de sûreté. Il est inopportun de modifier substantiellement, par la voie de cet amendement, le champ d'action de l'AESA en lui conférant des responsabilités en matière de sûreté.

Les **amendements 10, 67, 77, 78, 79 et 81** sur les accords avec les pays tiers visent à promouvoir l'objectif du «système de sûreté à guichet unique» pour les vols entre la Communauté et les pays tiers. Bien qu'ils partent d'une bonne intention, ces amendements ne font que compliquer la tâche au lieu de la simplifier. Étant donné que les règles relatives aux passagers et aux bagages transférés doivent être appliquées dans les aéroports communautaires, aucun élément extraterritorial n'entre en jeu et aucun accord n'est donc nécessaire. La reconnaissance des normes de sûreté appliquées dans les pays tiers devrait pouvoir se faire selon la procédure de comité.

Les **amendements 21 et 32** sur la vérification des antécédents visent à harmoniser les règles applicables au personnel des aéroports et aux membres d'équipage. Ces amendements sortent du champ d'application de ce règlement, car ils impliquent la participation des services de renseignement nationaux (subsidiarité).

L'**amendement 22**, qui porte sur les passagers en correspondance, n'est pas retenu car les passagers partant par le même aéronef que celui par lequel ils sont arrivés, mais dont le numéro de vol change, seraient exclus du champ d'application du règlement.

L'**amendement 33** prévoit une clause de temporisation aux termes de laquelle toutes les dispositions d'exécution devront être examinées et adoptées de nouveau après six mois. Cette disposition créerait une insécurité juridique en rendant instables les mesures à appliquer, ce qui pénaliserait essentiellement l'industrie.

L'**amendement 36** prévoit des évaluations des risques, des incidences et des coûts: la définition des normes et de la politique générale fera l'objet d'une évaluation des risques et des incidences, mais il ne serait pas approprié de procéder de la même façon pour chacune des mesures et procédures. Par ailleurs, le groupe des parties intéressées (amendement 65 retenu par la Commission) pourra servir de cadre à l'évaluation détaillée des mesures et des procédures d'application.

L'**amendement 37** offre aux États membres la possibilité de déroger aux mesures qu'ils jugent disproportionnées. Cet amendement ferait voler en éclats le concept des niveaux de base harmonisés pour toute la Communauté en matière de sûreté de l'aviation et marquerait un retour à la situation antérieure, où s'appliquaient des réglementations nationales non coordonnées.

L'**amendement 47**, qui exige de la Commission qu'elle consulte le pays tiers avant de lui fournir sa réponse, est inapproprié dans un règlement communautaire.

L'**amendement 57**, qui réduit le champ d'action des agents habilités, n'est pas retenu car la règle ne devrait pas être appliquée aux seuls agents habilités.

L'**amendement 62**, qui prévoit l'inspection de chaque aéroport européen relevant du champ d'application de ce règlement au moins une fois dans les quatre ans qui suivent l'entrée en vigueur de ce règlement, n'est pas réaliste. Cette exigence signifierait que la Commission serait tenue d'effectuer 200 inspections par an ou, à l'inverse, qu'elle devrait imposer aux États membres un cycle d'inspection de quatre ans, fréquence qui n'est pas suffisante.

L'objectif de l'**amendement 63** est de réduire le nombre des dispositions auxquelles il est fait référence. Toutefois, les mesures et procédures contenant des informations sensibles relatives à la sûreté devraient pouvoir être considérées comme des «informations classifiées de l'UE».

L'**amendement 66** fait double emploi avec l'amendement 64, déjà accepté par la Commission.

Les **amendements 73, 75, 86 et 90** présentent un degré de détail tel qu'ils devraient plutôt être intégrés dans les dispositions d'exécution.

L'**amendement 74** fait double emploi car son objet est déjà couvert par le paragraphe 4.1.3, point b), de l'annexe. L'**amendement 82** sur l'identification des bagages à main comme bagages accompagnés ou non accompagnés renvoie à la proposition initiale de la Commission, mais devrait être modifié en raison d'une incohérence avec l'annexe 17 de l'OACI (orientations).

Les **amendements 84, 85, 87, 88 et 89**, qui suppriment le terme «courrier», sont source d'incohérence dans la partie du texte relative au fret et au courrier. De plus, pour ce qui est de l'amendement 85, le texte proposé par le Conseil est plus précis.

L'**amendement 95** sur la formation ne concerne que le personnel titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire ou d'une carte d'identité d'équipage, cartes qui ne sont délivrées ni au personnel temporaire ni aux visiteurs.

L'**amendement 97** sur la vérification des antécédents avant la délivrance des licences de pilote n'entre pas dans le champ d'application de ce règlement.

5. Conclusion

Conformément à l'article 250, paragraphe 2, du traité CE, la Commission modifie sa proposition comme indiqué ci-dessus.