

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Document de séance

FINAL
A6-0310/2005

19.10.2005

*****I**

RAPPORT

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil
concernant l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du
transporteur aérien effectif et la communication des informations de sécurité
par les États membres
(COM(2005)0048 – C6-0046/2005 – 2005/0008(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Christine De Veyrac

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
majorité des suffrages exprimés
- **I Procédure de coopération (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- **II Procédure de coopération (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- *** Avis conforme
majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE
- ***I Procédure de codécision (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- ***II Procédure de codécision (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- ***III Procédure de codécision (troisième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

Amendements à un texte législatif

Dans les amendements du Parlement, le marquage est indiqué ***en gras et italique***. Le marquage *en italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	30
PROCÉDURE	34

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif et la communication des informations de sécurité par les États membres (COM(2005)0048 – C6-0046/2005 – 2005/0008(COD))

(Procédure de codécision: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2005)0048)¹,
 - vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 80, paragraphe 2, du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C6-0046/2005),
 - vu l'article 51 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A6-0310/2005),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

Texte proposé par la Commission

Amendements du Parlement

Amendement 1 Titre

Projet de rapport sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif et ***la communication des informations de sécurité par les États membres***

Projet de rapport sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif et ***l'adoption d'une liste communautaire des interdictions d'exploitation et des restrictions des droits de trafic frappant des transporteurs aériens***

¹ Non encore publiée au JO.

Amendement 2
Considérant 2

(2) Pour que le cadre de concurrence dans le secteur du transport aérien soit aussi bénéfique que possible pour les entreprises et les passagers, il importe que les consommateurs reçoivent **suffisamment d'informations** pour pouvoir faire leur choix en connaissance de cause.

(2) Pour que le cadre de concurrence dans le secteur du transport aérien soit aussi bénéfique que possible pour les entreprises et les passagers, il importe que les consommateurs reçoivent **toutes les informations nécessaires** pour pouvoir faire leur choix en connaissance de cause.

Or. el

Justification

Il faudra que les consommateurs reçoivent non pas simplement "suffisamment d'informations", mais toutes les informations nécessaires requises pour que garantie il y ait que leur choix définitif a été effectué après information complète et intégrale.

Amendement 3
Considérant 2 bis (nouveau)

(2 bis) Le présent règlement fait partie d'un processus législatif poursuivant une approche efficace et cohérente en vue de l'amélioration de la sécurité aérienne dans la Communauté. Dans ce cadre, comprenant entre autres l'extension des compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et le renforcement du système d'inspection basé sur le programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (programme SAFA), il est nécessaire d'augmenter le nombre des inspections, d'en améliorer la qualité et de les harmoniser.

Amendement 4
Considérant 6

(6) Ces pratiques augmentent la flexibilité et permettent d'assurer un meilleur service aux voyageurs, certains changements de dernière minute pour des motifs techniques

(6) Ces pratiques augmentent la flexibilité et permettent d'assurer un meilleur service aux voyageurs. **De plus**, certains changements de dernière minute pour des

étant en effet inévitables et *contribuant* à la sécurité des transports aériens. Cette flexibilité doit avoir son pendant dans la transparence à l'égard du consommateur.

motifs techniques *sont* inévitables et *contribuent* à la sécurité des transports aériens. Cette flexibilité doit *toutefois* avoir son pendant *dans la vérification que les compagnies qui effectuent réellement le transport aérien satisfont aux exigences de sécurité et* dans la transparence à l'égard du consommateur *pour que son droit de choix définitif soit assuré. Il faut ainsi rechercher un juste équilibre entre la viabilité commerciale des compagnies aériennes et l'accès des passagers à l'information.*

Justification

Clarification.

Les changements de dernière minute affectant le transporteur aérien effectif devront être communiqués en vue de l'information complète du passager et pour garantir son choix définitif.

Amendement 5

Considérant 6 bis (nouveau)

(6 bis) Le règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002¹ a institué une Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) lui donnant notamment la mission de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile et de protection de l'environnement aérien. Cependant, l'AESA n'a pas encore de compétence pour la réglementation des aéronefs des pays tiers. Si la Commission envisage d'étendre les pouvoirs de l'AESA, notamment en matière d'octroi de certificats d'opérateurs aux aéronefs des pays tiers, il conviendra de réviser le présent règlement de façon à le rendre cohérent avec l'adoption par la Communauté d'un système pertinent et efficace de contrôle de la sécurité de tous les transporteurs qui desservent les États membres.

¹ Règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (JO L 240 du 7.9.2002, p. 1). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1701/2003 de la Commission (JO L 243 du 27.9.2003, p. 5).

Justification

Il convient de parler de l'AESA et de la possibilité de régler le problème du contrôle de la sécurité des aéronefs des pays tiers par une réglementation technique (les certificats d'opérateurs), et non politique.

Si cela n'est cependant pas actuellement possible, il convient néanmoins de demander une extension rapide des compétences de l'Agence à ces pouvoirs d'octroi de certificats d'opérateurs aux aéronefs des pays tiers.

Amendement 6

Considérant 6 ter (nouveau)

(6 ter) Étant donné qu'un changement dans la compagnie effectuant réellement le vol entraîne une modification unilatérale du contrat de transport, il faut s'assurer que cette flexibilité opérationnelle ne porte pas atteinte aux intérêts des passagers.

Justification

Il faut reconnaître que le changement de compagnie est une modification du contrat. Bien que cette modification soit due à des raisons opérationnelles, il convient de prévenir tout abus contre le consommateur qui serait entraîné par un recours à cette flexibilité de manière abusive.

Amendement 7

Considérant 6 quater (nouveau)

(6 quater) Étant donné que la Commission envisage d'étendre les pouvoirs de l'AESA, notamment pour y inclure l'octroi de

certificats d'opérateurs en ce qui concerne les aéronefs des pays tiers, le présent règlement devra être révisé de façon à le rendre compatible avec l'adoption par la Communauté d'un système pertinent et efficace de contrôle de la sécurité de tous les transporteurs qui desservent les États membres, et des crédits mis de côté pour financer ces nouvelles tâches.

Justification

Étant donné les nouvelles responsabilités de l'AESA qui viennent s'ajouter à celles en vigueur, il y a lieu de prévoir le financement nécessaire.

Amendement 8
Considérant 7

(7) Pour relever le niveau de sécurité général des transports aériens dans la Communauté, il est essentiel d'améliorer la situation en ce qui concerne la communication des informations relatives à la sécurité des transporteurs aériens par les États membres.

(7) Pour relever le niveau de sécurité général des transports aériens dans la Communauté, il est essentiel d'améliorer la situation en ce qui concerne la communication des informations relatives à la sécurité des transporteurs aériens par les États membres ***et la publication de ces informations sur une liste communautaire.***

Justification

Il convient de rajouter une référence à la liste communautaire visée à l'article 4 du présent règlement.

Amendement 9
Considérant 7 bis (nouveau)

(7 bis) Il convient d'assurer une publicité efficace des informations relatives à la sécurité des transporteurs aériens. À cette fin, une liste communautaire des transporteurs qui ne satisfont pas aux critères de sécurité devrait être portée à la connaissance des passagers afin d'offrir une cohérence et une visibilité maximales. Cette liste communautaire doit être fondée sur des critères communs de publication élaborés au niveau communautaire, avec la

collaboration de la Commission et d'un comité d'experts nationaux en matière de sécurité de l'aviation civile, afin d'assurer un traitement égal des passagers et des compagnies sur l'ensemble du territoire de l'Union. Lors de la détermination des critères régissant l'établissement de cette liste, il importe de se fonder sur les normes de sécurité les plus strictes existant dans l'Union européenne.

De plus, les interdictions d'exploitation et les restrictions des droits de trafic frappant des transporteurs aériens, devant être publiées sur cette liste, devront s'appliquer dans tous les États membres de l'Union européenne, en particulier afin d'assurer un traitement égal des passagers et des compagnies sur l'ensemble du territoire de l'Union.

Justification

Il convient de compléter l'amendement proposé par le rapporteur - amendement 7 bis (nouveau) - de telle façon que lors de la détermination des critères applicables à l'échelle communautaire, il soit tenu compte des normes déjà en vigueur.

Ce considérant explique l'article 4 du règlement. Il faudra souligner que la rédaction des critères communs sera effectuée au niveau communautaire, avec la collaboration de la Commission et du comité d'experts nationaux à la sécurité de l'aviation civile.

Amendement 10

Considérant 7 ter (nouveau)

(7 ter) Les opérateurs aériens doivent poursuivre une politique de transparence vis-à-vis des passagers en ce qui concerne les informations liées à la sécurité. Publier une telle information contribuera à la sensibilisation des passagers sur le niveau de fiabilité des opérateurs aériens.

Justification

Pour que les consommateurs puissent effectuer des choix informés, il est nécessaire que les opérateurs aériens poursuivent une politique de transparence sur le plan de la politique et des rapports de sécurité. Par exemple, certaines compagnies aériennes publient sur leur site

Amendement 11

Considérant 7 quater (nouveau)

(7 quater) Il convient non seulement d'obliger les transporteurs aériens à signaler immédiatement aux autorités nationales compétentes en matière de sécurité aérienne tout risque de sécurité et à y remédier, mais aussi d'imposer au personnel de bord et au personnel au sol de prendre les mesures qui s'imposent pour porter remède aux risques dont ils ont conscience. Cette obligation ne saurait entraîner aucun préjudice pour le personnel, notamment conformément à l'article 8, paragraphe 4, de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile.¹

¹ JO L 167 du 4.7.2003, p. 23.

Amendement 12

Considérant 7 quinquies (nouveau)

(7 quinquies) Certaines compagnies ne bénéficiant pas de droits de trafic aérien dans les États membres peuvent néanmoins être amenées à desservir le territoire de l'Union lorsque leurs appareils sont affrétés par des compagnies qui bénéficient de tels droits. Dans l'attente d'une harmonisation communautaire des conditions d'affrètement d'aéronefs par des compagnies de pays tiers, les alignant sur celles existant déjà pour les transporteurs communautaires conformément au règlement (CEE) n° 2407/1992 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens¹, il convient de

prévoir la possibilité d'étendre à de telles compagnies la liste des transporteurs interdits d'exploitation ou sujets à des restrictions de droits de trafic;

¹ *JO L 240 du 24.8.1992, p. 1.*

Justification

Un certain nombre de transporteurs aériens ayant des droits de trafic sur le territoire de l'Union européenne affrètent parfois des aéronefs provenant de compagnies qui n'ont pas de droits de trafic en Europe et qui n'offrent pas de garantie de sécurité acceptable. Ce fut le cas notamment d'Onur Air qui affrétait des avions en provenance du Sierra Leone.

Il convient alors d'élargir le champ d'application de la liste à ces transporteurs, qui peuvent être amenés à transporter des passagers dans l'Union.

Amendement 13

Considérant 7 sexies (nouveau)

(7 sexies) Il convient de prévoir des modalités de compensation pour les passagers du transport aérien lorsqu'il s'avère que le transporteur effectif fait l'objet d'une interdiction d'exploitation publiée sur la base des critères communs de publication; il en va ainsi lorsqu'un passager a déjà effectué une réservation auprès d'un transporteur qui est par la suite identifié sur une liste de compagnies faisant l'objet d'une mesure d'interdiction d'exploitation ou de restriction des droits de trafic; il en va de même lorsque le transporteur initial est substitué par un transporteur figurant sur cette liste après la réservation.

Justification

Ce considérant justifie et explique le nouvel article 6, paragraphe 1, prévoyant d'ouvrir des droits à compensation pour les passagers.

Amendement 14

Considérant 7 septies (nouveau)

(7 septies) Le principe d'une sanction pour non-respect de l'obligation d'information sur l'identité du transporteur effectif doit être retenu afin d'assurer une mise en oeuvre effective de cette obligation. La nature et le niveau de la sanction peuvent être laissés à l'appréciation des États membres suivant le droit national.

Justification

Ce considérant justifie et explique le nouvel article 6, paragraphe 3, permettant aux États membres de s'assurer de la bonne application de ce règlement.

Amendement 15

Considérant 7 octies (nouveau)

(7 octies) Le présent règlement ne doit pas empêcher les États membres d'introduire, au niveau national et conformément au droit communautaire, un système de label de qualité pour les transporteurs aériens, dont les critères peuvent comprendre des considérations autres que des exigences minimales en matière de sécurité.

Amendement 16

Considérant 7 nonies (nouveau)

(7 nonies) Le présent règlement est sans préjudice du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91¹.

¹ JO L 46 du 17.2.2004, p. 1.

Amendement 17
Article 1, titre

Objet *de l'accord*

Objet

Justification

Ce règlement ne porte pas sur un accord.

Amendement 18
Article 1

Le présent règlement établit les règles visant à ce que les voyageurs soient informés de l'identité du transporteur assurant les vols qu'ils utilisent, et impose aux États membres ***l'obligation de se communiquer les informations de sécurité.***

Le présent règlement établit les règles visant à ce que les voyageurs soient informés de l'identité du transporteur assurant les vols qu'ils utilisent, et impose aux États membres ***et à la Commission l'établissement d'une liste contenant le nom des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions de droits de trafic, sur la base de critères communs, et la publication de cette liste au niveau communautaire.***

Justification

L'objet de ce règlement va au-delà de la simple communication des informations entre États membres; il convient donc d'énoncer dans cet article le devoir de publication - par les États membres, d'une part, et par la Commission, d'autre part - des informations de sécurité, et le principe d'une liste communautaire établie sur la base de critères harmonisés.

Amendement 19
Article 2, point (c)

(c) ***transporteur aérien contractant***, le transporteur qui conclut un contrat de transport avec un passager. Si le contrat comprend un forfait, le ***transporteur contractant*** est le voyageur.

(c) ***contractant du transport aérien***, le transporteur qui conclut un contrat de transport avec un passager. Si le contrat comprend un forfait, le ***contractant du transport aérien*** est le voyageur. ***Aux fins du présent règlement, tout vendeur de billet qui conclut un contrat de transport est également considéré comme un contractant du transport aérien.***

Justification

Un certain nombre de responsabilités pèsent sur le transporteur aérien, auxquelles ne sont pas soumises d'autres catégories, telles que les voyageurs par exemple.

Bien que la dénomination "transporteur aérien contractant" ne s'entende qu'aux fins du présent règlement, il convient mieux d'utiliser un terme plus neutre juridiquement tel que "contractant du transport aérien".

Le devoir d'information du passager sur l'identité du transporteur aérien effectif ne doit pas peser que sur les compagnies aériennes et les voyageurs agissant dans le cadre d'un voyage à forfait, mais sur l'ensemble des vendeurs de billets de transport aérien.

Amendement 20 Article 2, point (f)

(f) réservation, le fait que le voyageur est en possession d'un billet ou une autre preuve que la réservation a été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien **ou** le voyageur;

(f) réservation, le fait que le voyageur est en possession d'un billet ou une autre preuve que la réservation a été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien, le voyageur **ou le vendeur de billet**;

Justification

Il convient d'être cohérent avec l'article 2 (c).

Amendement 21 Article 2, point (f bis) (nouveau)

(f bis) vendeur de billet, un vendeur de ticket de transport aérien que ce soit dans le cadre d'un vol sec ou d'un voyage à forfait.

Justification

Il faut définir la notion de vendeur de billet introduite aux amendements 10 et 11.

Amendement 22 Article 3

Article 3
Champ d'application

supprimé

1. Le présent règlement s'applique à la fourniture de services de transport aérien au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique ou d'un aéroport situé dans un pays tiers, si le vol fait partie d'un voyage qui a commencé dans la Communauté, pour autant que le transporteur contractant ait un établissement dans la Communauté.

2. Le présent règlement s'applique aux vols tant réguliers que non réguliers et indépendamment du fait que le vol fasse partie d'un voyage à forfait ou non.

3. Le présent règlement ne porte pas atteinte aux droits des passagers garantis par la directive 90/314/CEE et le règlement (CEE) n° 2299/89 relatif à un code de conduite pour l'utilisation de systèmes de réservation informatisés.

Justification

Il convient de différencier le champ d'application du volet "information" de celui applicable au volet "liste noire" dans la proposition de règlement. Il ne faut donc pas d'un champ d'application unique mais de deux champs inscrits dans chacun des articles correspondants. Une partie de l'article 3 est ainsi reprise dans l'article 5.

Amendement 23

Article 4 - Titre

Échange d'informations

Établissement d'une liste communautaire

Justification

Il convient de changer le titre afin qu'il corresponde au contenu du paragraphe.

Amendement 24

Article 4, paragraphe 1

1. Les États membres publient une liste des

1. Chaque État membre établit une liste de

transporteurs aériens qui sont interdits de vol dans leur espace aérien ou dont les droits de trafic sont soumis à des restrictions pour des motifs de sécurité. Cette liste est mise à disposition des autres États membres et de la commission. La Commission publie une liste consolidée de ces transporteurs aériens.

tous les transporteurs aériens auxquels il a, pour des raisons de sécurité, refusé l'autorisation d'exploiter des services de transport aérien vers ses aéroports, restreint les droits de trafic, ou interdit d'opérer dans son espace aérien.

Ces listes peuvent également contenir, pour des motifs de sécurité, des transporteurs qui, tout en n'ayant pas de droits de trafic sur le territoire des États membres, peuvent exploiter des vols sur ce territoire à travers un affrètement.

Justification

Il convient de différencier le paragraphe qui traite de l'établissement de la liste de celui qui traite de sa publication.

Un certain nombre de transporteurs aériens ayant des droits de trafic sur le territoire de l'Union européenne affrètent parfois des avions provenant de compagnies qui n'ont pas de droits de trafic en Europe et qui n'offrent pas de garantie de sécurité acceptable. Ce fut le cas notamment d'Onur Air qui affrétait des avions en provenance du Sierra Leone. Il convient alors d'élargir le champ d'application de la liste à ces transporteurs, qui peuvent être amenés à transporter des passagers dans l'Union.

Les dispositions de la proposition concernant la transmission de la liste à la Commission et aux États membres sont reprises au paragraphe 1 quater.

Amendement 25

Article 4, paragraphe 1 bis (nouveau)

1 bis. Les listes mentionnées au paragraphe 1 ne comportent que les transporteurs aériens concernés par les mesures prises conformément aux critères communs établis par la Commission et visés au paragraphe 1 ter, dans le but de vérifier systématiquement l'aptitude des transporteurs aériens à opérer sur l'ensemble du territoire des États membres auxquels s'applique le traité CE.

Les critères communs sont relatifs à la

nature objective des diverses atteintes aux règles de sécurité de l'aviation civile et non à la seule durée de toute mesure d'interdiction d'exploitation ou de restriction des droits de trafic.

Ces critères répondent aux principes généraux de l'annexe I du présent règlement.

La Commission peut modifier les critères communs, notamment afin de prendre en compte les développements techniques, conformément à la procédure de l'article 6.

Justification

Pour éviter les distorsions et différences de publication d'un État à l'autre, il convient de décider de critères communs pour l'établissement de la liste.

Un certain nombre d'interdictions ou de restrictions sont faites sans la mention d'une quelconque durée mais "jusqu'à ce que l'atteinte à la sécurité soit réparée". Il convient donc de ne pas faire du critère de la durée la seule condition du listage.

D'autre part, ces critères doivent pouvoir être modifiés afin de refléter au mieux les atteintes à la sécurité aérienne en fonction de l'évolution du transport aérien.

Amendement 26

Article 4, paragraphe 1 ter (nouveau)

1 ter. Dès la publication du présent règlement au Journal officiel de l'Union européenne, la Commission, agissant conformément à la procédure de l'article 6, adopte les critères communs et les annexe au présent règlement.

Justification

Il conviendrait que les critères communs soient définis au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement afin de s'assurer de son applicabilité immédiate.

Amendement 27

Article 4, paragraphe 1 quater (nouveau)

1 quater. Les États membres communiquent leur liste à la Commission et aux autres États membres au plus tard un mois après l'adoption des critères communs prévue au paragraphe 1 ter du présent article.

Justification

Il convient de fixer un délai raisonnable pour la transmission des listes nationales à la Commission et aux autres États membres.

Amendement 28
Article 4, paragraphe 2

2. La Commission prend les mesures qui conviennent pour faciliter l'échange **des informations mentionnées au paragraphe 1.**

2. La Commission prend les mesures qui conviennent pour faciliter l'échange **d'informations entre les États membres.**

Justification

Cette formulation est plus précise.

Amendement 29
Article 4, paragraphe 2 bis (nouveau)

2 bis. Si, dans un délai d'un mois suivant la communication des listes nationales des transporteurs aériens visées au paragraphe 1, un État membre s'oppose à l'inscription du nom d'un transporteur aérien sur la liste communautaire, la Commission décide de l'inscription sur la liste, après en avoir informé la compagnie aérienne concernée, et conformément à la procédure établie à l'article 6.

Amendement 30
Article 4, paragraphe 2 ter (nouveau)

2 ter. À l'issue du délai prévu au paragraphe 2 bis, la Commission établit

une liste communautaire.

Les transporteurs aériens figurant sur cette liste communautaire font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou d'une restriction des droits de trafic sur l'ensemble du territoire des États membres auxquels le traité CE s'applique.

Justification

Dans le cadre de ce règlement, il convient d'accorder la même sécurité, quant à leur transport aérien, aux passagers européens quel que soit l'État membre d'où ils partent. Il convient donc que la liste noire publiée soit valable sur l'ensemble du territoire de l'Union et que les interdictions reprises sur la liste soient étendues à tous les États membres.

Amendement 31
Article 4 bis (nouveau)

Article 4 bis

Mise à jour de la liste communautaire

Justification

Il convient de différencier l'établissement initial de la liste de sa mise à jour.

Amendement 32
Article 4 bis, paragraphe 1 (nouveau)

1. La liste communautaire est mise à jour, au moins tous les trois mois, par la Commission, agissant de sa propre initiative ou à la demande d'un État membre, suivant la procédure accélérée visée à l'article 6, paragraphe 3, et sur la base des critères communs établis conformément à l'article 4.

Or. fr

Justification

La mise à jour doit pouvoir se faire de façon rapide pour assurer l'efficacité de la liste et éviter de permettre le transport de passagers dans des avions défectueux.

La Commission doit pouvoir proposer l'inscription ou le retrait d'un nom sur la liste communautaire.

Amendement 33

Article 4 bis, paragraphe 2 (nouveau)

2. Ainsi, lorsqu'il a été remédié aux atteintes à la sécurité ayant entraîné une mesure d'interdiction d'exploitation ou de restriction des droits de trafic d'un transporteur aérien, la Commission, sur sa propre initiative ou sur celle d'un État membre, peut, agissant en conformité avec la procédure visée à l'article 6, décider d'enlever le nom d'un transporteur aérien de la liste communautaire.

Justification

Il ne faut pas laisser sur la liste des transporteurs qui ont résolu les problèmes de sécurité qui leur étaient reprochés.

Amendement 34

Article 4 bis, paragraphe 3 (nouveau)

3. Afin d'aider à une mise à jour efficace de la liste communautaire, les États membres et l'Agence européenne de la sécurité aérienne communiquent à la Commission et aux autres États membres l'ensemble des informations pertinentes pouvant conduire à une mesure d'interdiction d'exploitation ou de restriction des droits de trafic de ce transporteur.

Justification

Il faut instaurer une plus grande transparence et un meilleur échange des informations de sécurité aérienne au sein de l'Union européenne.

Amendement 35
Article 4 ter (nouveau)

Article 4 ter
Mesures plus restrictives

Amendement 36
Article 4 ter, paragraphe 1 (nouveau)

1. Le présent règlement ne fait pas obstacle à la réaction immédiate d'un État membre face à un problème de sécurité imprévu nécessitant d'interdire l'exploitation d'un transporteur ou de lui imposer des restrictions des droits de trafic en application des critères communs établis par la Commission, conformément à l'article 4.

Justification

Un État membre doit pouvoir réagir dans l'urgence quand il fait face à un problème soudain de sécurité; il peut donc prendre des mesures immédiates à l'encontre d'un transporteur avant que soit lancé le mécanisme de mise à jour de la liste communautaire.

Amendement 37
Article 4 ter, paragraphe 2 (nouveau)

2. La décision de ne pas inscrire un transporteur sur la liste communautaire conformément à la procédure visée à l'article 6, ne porte pas atteinte à la possibilité pour un État membre de prendre des mesures de sécurité à l'encontre de ce transporteur s'il existe un problème de sécurité dans cet État membre qui n'existe pas dans les autres, ce qui ne justifierait donc pas une interdiction à l'encontre de ce transporteur sur l'ensemble du territoire de la Communauté.

Amendement 38
Article 4 ter, paragraphe 3 (nouveau)

3. Les transporteurs aériens, y compris ceux qui ne sont pas actifs sur le territoire des États membres auxquels s'applique le traité, peuvent demander à l'Agence européenne de la sécurité aérienne d'être soumis à des contrôles systématiques, dans le but de démontrer qu'ils respectent les critères communs visés à l'article 4, paragraphe 1 ter et, par voie de conséquence, que leurs appareils sont aptes à voler sur la base de critères de sécurité européens, où que se situe leur théâtre d'activité.

Amendement 39
Article 4 quater (nouveau)

Article 4 quater

Publication de la liste communautaire

La liste initiale et ses mises à jour sont publiées au Journal officiel.

La Commission et les États membres prennent les mesures qui conviennent pour faciliter la plus large diffusion de la liste, notamment par le biais de sa publication sur l'Internet.

Les vendeurs de billet, les autorités nationales de l'aviation civile et les aéroports des États membres portent à la connaissance des passagers, dans leurs locaux et sur leurs sites Internet, la liste communautaire définie dans le présent règlement.

Justification

Afin de donner au passager un meilleur accès à l'information et une communication utile sur les transporteurs interdits et répertoriés sur la liste, il convient de lui permettre l'accès à cette information à tout moment, notamment lors de l'achat de son billet ainsi qu'au moment de son départ.

Amendement 40
Article 5, paragraphe 1

1. Le **transporteur contractant** informe le voyageur de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs au moment de la réservation.

1. Le **contractant du transport aérien** informe le voyageur de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs au moment de la réservation, **quelle que soit la forme de la réservation**.

Justification

Un certain nombre de responsabilités pèsent sur le transporteur aérien, auxquelles ne sont pas soumises d'autres catégories, telles que les voyagistes par exemple.

Bien que la dénomination "transporteur aérien contractant" ne s'entende qu'aux fins du présent règlement, il convient mieux d'utiliser un terme plus neutre juridiquement tel que "contractant du transport aérien".

Sur la deuxième partie de l'amendement, il convient de préciser que l'obligation d'information pèse sur le contractant du transport aérien même si le passager achète, par exemple, un billet électronique.

Amendement 41
Article 5, paragraphe 1 bis (nouveau)

1 bis. Si l'identité exacte du ou des transporteurs aériens effectifs n'est pas encore connue lors de la réservation, le contractant du transport aérien veille à ce que le passager soit informé du nom du ou des transporteurs aériens qui opéreront probablement en tant que transporteurs aériens effectifs pour le ou les vols concernés. Dans ce cas, le contractant du transport aérien veille à ce que le passager soit informé de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs dès que cette identité est établie.

Justification

Les voyages sont parfois achetés plusieurs mois avant le départ, alors que le transporteur effectif n'est pas encore connu. Le passager doit alors pouvoir avoir accès à toute l'information que peut lui transmettre le contractant du transport aérien, notamment la liste des éventuels transporteurs aériens. Le contractant du transport aérien doit ensuite informer le passager du transporteur effectif dès que celui-ci est désigné.

Amendement 42
Article 5, paragraphe 2

2. En cas de changement de transporteur effectif après la réservation, le **transporteur contractant** en informe immédiatement le voyageur, quelle que soit la raison du changement.

2. En cas de changement de transporteur effectif après la réservation, le **contractant du transport aérien** en informe immédiatement le voyageur, quelle que soit la raison du changement, **et ce notamment par les moyens technologiques les plus récents de transmission de l'information.**

Le transporteur aérien et le voyageur doivent informer le contractant du transport aérien de l'identité du transporteur effectif, en particulier en cas de changement du transporteur effectif.

Amendement 43
Article 5, paragraphe 2 bis (nouveau)

2 bis. En cas de changement du transporteur effectif soit quelques heures avant le départ de l'aéronef, soit, dans le cadre d'un voyage comportant plusieurs vols, lorsque le voyage est entamé, le contractant du transport aérien met en oeuvre toutes les démarches nécessaires pour que le passager soit informé du changement du transporteur aérien effectif au plus tard au moment de l'enregistrement ou au moment de l'embarquement lorsque la correspondance s'effectue sans enregistrement.

Justification

Pour des raisons de sécurité, les compagnies substituent parfois un aéronef à un autre au dernier moment. Le devoir d'informer le passager du nom du transporteur aérien effectif ne doit pas être un obstacle à ces possibilités qui sont nécessaires pour garantir la sécurité des passagers aériens; dans ces cas, il doit donc être possible de ne prévenir le passager qu'à l'enregistrement ou l'embarquement.

Amendement 44
Article 5, paragraphe 2 ter (nouveau)

2 ter. Le devoir d'information du passager par le contractant du transport aérien quant à l'identité du transporteur effectif est rappelé dans les conditions générales de vente applicables au voyage.

Justification

Il convient de donner au passager une meilleure visibilité de ces droits. L'insertion de cette mention lui permettra de savoir qu'il a le droit de connaître le nom du transporteur qui va effectivement l'acheminer jusqu'à sa destination.

Amendement 45
Article 5, paragraphe 2, point b) (nouveau)

b) Les transporteurs aériens publient au moyen de leurs sites Internet ou par d'autres moyens de communication de grande portée toute donnée pertinente concernant leurs rapports de sécurité et politique de sécurité.

Justification

Afin de protéger efficacement les passagers et de les sensibiliser afin qu'ils fassent un choix aussi informé que possible, il ne leur suffit pas de connaître l'identité du transporteur. D'autres données liées à la sécurité du ou des transporteurs doivent leur être fournies.

Amendement 46
Article 5, paragraphe 2 quater (nouveau)

2 quater. Le présent article s'applique à la fourniture de services de transport aérien au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique, au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre si le contractant du transport aérien est communautaire, ou d'un aéroport situé dans un pays tiers à destination d'un autre pays tiers si le vol

fait partie d'un voyage qui a commencé dans la Communauté, pour autant que le contractant du transport aérien ait un établissement dans la Communauté, que le contrat ait été conclu dans la Communauté, ou que le passager ait sa résidence habituelle dans la Communauté.

Justification

Il convient de mettre également dans le champ d'application du devoir d'information les voyages achetés chez un contractant de transport aérien communautaire et qui sont à destination du territoire communautaire.

La condition d'avoir un établissement dans la Communauté est trop restrictive car, par exemple dans le cadre d'un voyage à forfait, un transporteur local d'un État tiers peut être partie au voyage et ne pas avoir d'établissement dans la Communauté, de même pour la vente sur Internet; il convient donc d'élargir le champ d'application.

Amendement 47

Article 5, paragraphe 2 quinquies (nouveau)

2 quinquies. Le présent article s'applique aux vols tant réguliers que non réguliers et indépendamment du fait que le vol fasse partie d'un voyage à forfait ou non.

Justification

Il convient de mettre également dans le champ d'application du devoir d'information les dispositions pertinentes de l'article 3 qui avaient été supprimées de la proposition.

Amendement 48

Article 5, paragraphe 2 sexies (nouveau)

2 sexies. Le présent article ne porte pas atteinte aux droits des passagers garantis par la directive 90/314/CEE et le règlement (CEE) n° 2299/89.

Justification

Voir amendement précédent.

Amendement 49
Article 5 bis (nouveau)

Article 5 bis

Exercice du droit à compensation

1. Les passagers ont droit à compensation dans les cas où, après la réservation du voyage, le transporteur désigné est inscrit sur la liste communautaire visée à l'article 4 du présent règlement ou que ce transporteur est remplacé par un autre transporteur inscrit sur cette liste.

Dans ces cas, le contractant du transport aérien, qui est partie au contrat de transport, est tenu d'offrir au passager, à sa demande, un voyage équivalent ou un remboursement du prix intégral du billet, sans frais pour le passager.

2. En dehors des cas prévus au paragraphe 1, les conséquences des modifications affectant l'identité du transporteur effectif sur l'exécution du contrat de transport aérien relèvent de la législation des États membres applicable au contrat et de la législation communautaire pertinente, notamment de l'article 4, paragraphe 5, de la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait¹, ainsi que des règles relatives aux clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs qui font l'objet de la directive 93/13/CE².

¹ JO L 158 du 23.6.1990, p. 59.

² JO L 95 du 21.4.1993, p. 29.

Amendement 50
Article 5 ter (nouveau), titre

Article 5 ter

Violations

Justification

Il convient de différencier la partie ayant trait à l'ouverture de droits aux passagers de celle traitant de l'application de ce règlement.

Amendement 51

Article 5 ter, paragraphe 1 (nouveau)

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires afin de veiller à ce que le non-respect de l'obligation d'information sur l'identité du transporteur aérien effectif visée à l'article 5 du présent règlement donne lieu à des sanctions lorsque l'information détenue par le contractant du transport aérien n'a pas été transmise.

Amendement 52

Article 5 ter, paragraphe 2 (nouveau)

2. Les sanctions établies par les États membres pour violation du présent règlement sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

Amendement 53

Article 6

Au plus tard ***cinq ans*** après l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application du présent règlement. Le rapport est assorti, le cas échéant, de propositions de révision du règlement.

Au plus tard ***trois ans*** après l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application du présent règlement. Le rapport est assorti, le cas échéant, de propositions de révision du règlement.

Justification

Il convient de faire un bilan de ce règlement dans une échéance plus courte.

Amendement 54

Article 6 bis (nouveau)

Article 6 bis

Comité

- 1. La Commission est assistée par le comité visé à l'article 10 de la directive 2004/36/CE¹.**
- 2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, les articles 4 et 7 de la décision 1999/468/CE² s'appliquent dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.**
- 3. Le comité adopte son règlement intérieur et prévoit une procédure accélérée pour des raisons d'urgence, ainsi que pour la mise à jour de la liste communautaire.**
- 4. La Commission peut, en outre, consulter le comité sur toute autre question concernant l'application du présent règlement.**

Justification

Il faut mettre les règles de procédure ayant trait au comité dans un article indépendant.

C'est le comité des experts nationaux sur la sécurité de l'aviation civile, visé dans la directive 2004/36/CE, dite directive SAFA, qui est le mieux à même d'assister la Commission dans l'établissement de critères pertinents de publication, dans le cadre de la procédure de comitologie.

¹ Directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires (JO L 143 du 30.4.2004, p. 76).

² Décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission (JO L 184 du 17.7.1999, p. 23).

EXPOSÉ DES MOTIFS

La question de l'identification des transporteurs aériens et du listage des compagnies interdites de vol ou de survol sur le territoire de l'Union n'est pas nouvelle.

Le 15 février 1996, suite à une catastrophe aérienne au large de la République dominicaine, le Parlement européen adoptait une résolution appelant la Commission et les États membres à dresser une liste des compagnies ne respectant pas les normes internationales en matière de sécurité des avions, afin de les interdire de décollage et d'atterrissage sur le territoire de l'Union. Cette même résolution appelait la Commission à proposer une directive visant à améliorer l'information du consommateur concernant l'identité du transporteur effectif.

Le 3 janvier 2004, l'accident au large de Charm el Cheikh d'un Boeing de la compagnie charter égyptienne Flash Airlines mettait en lumière les mêmes interrogations ainsi que les difficultés de coordination intra-européenne concernant les décisions de sécurité aériennes.

Enfin, récemment, l'interdiction de vol opposée par les Pays-Bas à la compagnie charter Onur Air a permis de constater de nouveaux dysfonctionnements. Seules l'Allemagne, la France et la Suisse ont immédiatement retiré les autorisations de vol accordées à Onur Air. De nombreux touristes qui se rendaient ou revenaient de Turquie ont ainsi décollé et atterri sur des vols de la compagnie Onur Air sur les aéroports de Bruxelles et de Charleroi.

Ces affaires posent trois questions principales:

1. Comment harmoniser et étendre de manière cohérente la prise de mesures d'interdiction de vol afin de garantir au maximum un traitement égal et transparent des compagnies aériennes et des passagers européens?
2. Comment assurer au mieux l'information des passagers européens sur l'identité des compagnies aériennes, notamment celles qui font l'objet de mesures d'interdiction dans un État membre?
3. Comment assurer la sécurité du transport aérien tout en conciliant la viabilité commerciale des compagnies et organisateurs de voyages avec l'intérêt des passagers?

L'Union a répondu partiellement à la première de ces questions dans le cadre de la directive SAFA¹ qui prévoit la possibilité d'étendre, à compter de mai 2006, une mesure d'interdiction de vol opposée à une compagnie aérienne d'un pays tiers à l'ensemble du territoire communautaire.

Cependant, sur ce point comme sur la question de l'information des passagers sur l'identité du transporteur aérien et sur celle de la publicité de certaines interdictions frappant des transporteurs aériens, points qui relèvent de la proposition à l'examen, la proposition de

¹ Directive 2004/36 du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires.

règlement de la Commission doit être substantiellement améliorée.

La liste des compagnies faisant l'objet de mesures de restriction ou d'interdiction

La Commission a fait le choix de listes noires établies par chaque État membre et en mentionnant à chaque fois le nom de l'État à l'origine de l'interdiction d'exploitation ou de la restriction des droits de trafic. Mais cette solution risquerait d'entraîner la confusion et l'insécurité juridique des usagers et des opérateurs. De plus, les différences de traitement entre États Membres pourraient affaiblir la crédibilité des décisions nationales de sécurité aérienne et rendre juridiquement difficile la possibilité de compensation lorsqu'un ou plusieurs États membres ne reprennent pas la mesure restrictive prévue par un autre État membre.

La solution la plus satisfaisante pour l'utilisateur et pour la cohérence de la politique commune en matière de sécurité aérienne consisterait à ne publier qu'une seule liste noire, communautaire, alimentée par les États membres mais qui porterait sur tout le territoire de l'UE, sans distinguer l'État d'origine de la mesure. Ce mécanisme permettrait de renforcer la coordination des autorités de l'aviation civile des États membres tout en leur conservant leur rôle d'initier les mesures de sécurité.

Afin d'encadrer les États membres, il conviendrait toutefois de prévoir l'élaboration, par la Commission assistée d'un comité d'expert des États membres, de critères communs d'établissement de la liste communautaire publiée. Ceci permettrait, d'une part, de s'assurer que les mesures publiées reposent effectivement sur des considérations de sécurité objectives et, d'autre part, cela permettrait de filtrer, parmi les mesures de sécurité restreignant l'exploitation des transporteurs aériens, celles qui doivent être portées à la connaissance des passagers car elles sont conséquentes.

Comme bien souvent les mesures de sécurité sont prises pour une durée indéterminée, par exemple jusqu'à ce que la carence à l'origine de la mesure soit rectifiée, il est nécessaire de prévoir que les critères communs ne portent pas exclusivement sur la durée de la mesure restrictive.

Par ailleurs, afin d'éviter qu'un transporteur aérien soit inscrit abusivement sur la liste communautaire, il conviendrait de prévoir la possibilité pour chaque État membre d'objecter, s'il le souhaite, à l'extension et à la publication d'une mesure à l'ensemble du territoire de l'UE, la décision finale incombant à la Commission, assistée du comité d'experts des États membres.

Cette proposition de règlement concerne les transporteurs communautaires, qui peuvent faire l'objet de mesures de restrictions de droits de trafic dans les États Membres, mais aussi et surtout les compagnies de pays tiers bénéficiant de droits de trafic dans l'Union.

Cependant, le champ d'application de la partie "liste noire" devrait être élargi à d'autres transporteurs. En effet, certains États membres ont établi des listes nationales contenant des noms de compagnies n'ayant pas de droits de trafic dans cet État "mais qui se verraient refuser des droits de trafic si elles les demandaient" au motif qu'elles ne bénéficieraient pas d'un contrôle adéquat de la part de leurs autorités nationales (sur la base notamment d'audits de l'OACI). Ces

transporteurs peuvent être amenés à mettre des avions à disposition de compagnies qui bénéficient de droits de trafic dans l'UE; c'est le cas de l'affrètement. Par ailleurs, les ressortissants européens peuvent utiliser ces compagnies lors de voyages hors du territoire de l'Union. Il importerait dès lors de laisser à la Commission et aux États membres la possibilité de proposer l'inscription de telles compagnies sur la liste communautaire.

Enfin, la proposition de règlement ne prévoit pas d'autres modalités de publicité de la liste que la publication par la Commission. On pourrait prévoir également la publication par chaque État membre de la liste communautaire, ainsi que la mise à disposition de la liste par les vendeurs de billets, les autorités nationales de l'aviation civile et les aéroports des États membres, l'élément essentiel étant de s'assurer d'une communication utile aux passagers.

Information des passagers sur l'identité du transporteur effectif

L'information des passagers sur l'identité de leur transporteur effectif pose un certain nombre de difficultés en raison de la complexité des modalités de transport aérien (interligne¹, affrètement, partage de code, voyages à forfait, etc.) qui peuvent être des obstacles à une information rapide et efficace du passager.

Se poserait, par exemple, le cas où le nom du transporteur n'est pas connu au moment de la réservation. Dans ce cas, le passager devrait être informé du nom des transporteurs éventuels à la réservation et du nom du transporteur effectif dès que celui-ci est identifié et au moyen des modes de communication les plus récents (courriers électroniques, messages par téléphone cellulaire).

De plus, si le vendeur de billet se trouvait dans l'impossibilité de prévenir le passager d'un changement de transporteur aérien (si le passager est en route pour l'aéroport, déjà dans l'avion, ou sur un vol retour au départ d'un pays tiers par exemple), il pourrait être prévu que celui-ci soit averti au plus tard au moment de l'enregistrement.

D'autre part, le devoir d'information sur l'identité du transporteur aérien effectif devrait être étendu, dans certains cas, aux vols situés hors du territoire de l'Union. Ainsi, si le voyage a débuté dans l'UE et que certains critères de rattachement existent, le devoir d'information devrait aussi peser sur le contractant du transport aérien. Pour assurer l'efficacité d'un tel système, les transporteurs devront assurer concrètement la mise en oeuvre d'un tel devoir d'information, notamment dans le cadre de leurs accords d'interlining.

Par ailleurs, le devoir d'information du passager quant à l'identité de son transporteur aérien devrait être rappelé dans le contrat de transport (conditions générales de vente) afin d'informer le passager de ses droits mais aussi afin de régler le problème de la contradiction avec le point 9 des conditions IATA annexées au billet².

¹ L'interligne (interlining) permet à un passager d'utiliser un seul ticket pour voyager sur plus d'une compagnie. Il recouvre à la fois des voyages pour lesquels le passager connaît à l'avance les différents transporteurs sur les différents segments et des voyages pour lesquels le passager a un ticket "pleine flexibilité" lui permettant de changer de compagnie à n'importe quel moment de son voyage.

² En effet, ce point énonce: "Le transporteur peut, sans préavis (dans la version anglaise "without notice"), substituer d'autres transporteurs, utiliser d'autres avions", ce qui pourrait se comprendre, notamment dans la

Enfin, s'il faut bien évidemment éviter de donner aux passagers des moyens d'actions qui pourraient entraîner des abus, il serait également nécessaire de prévoir les conséquences de ce règlement sur le contrat de transport.

Ainsi, lorsque le transporteur initial est mis sur une liste noire après la conclusion du contrat ou qu'il est remplacé par une compagnie répertoriée ensuite sur une liste noire, il serait utile de fixer les modalités harmonisées de compensation du passager, sous forme d'une offre de transport équivalente ou d'une annulation sans frais.

D'autre part, il serait également nécessaire de prévoir l'obligation pour les États membres de sanctionner le non respect, par tout vendeur de billet de transport aérien, de son obligation d'information du passager sur l'identité du transporteur effectif.

Autres points

- Définitions

La proposition de la Commission européenne, dans son article 2, comporte un certain nombre de définitions qu'il conviendrait d'améliorer ou de préciser, comme par exemple celle du "transporteur aérien contractant". Il serait ainsi utile de préciser qui sont les personnes responsables du devoir d'information, la notion de "vendeur de billet" permettant d'élargir ce champ, tout en laissant la possibilité au vendeur de billet de se retourner contre le responsable réel du non respect de l'obligation d'information.

- L'AESA:

Dans le futur, on pourrait aussi s'interroger sur le rôle de l'Agence européenne de sécurité aérienne dans la mise en œuvre de mesures de sécurité concernant les aéronefs de transporteurs des pays tiers. Le rapporteur insiste sur la nécessité d'élargir les compétences de l'AESA en la matière et de lui déléguer à l'avenir un rôle primordial pour l'édiction de telles mesures. En effet, les solutions les plus performantes pour régler le problème de la sécurité des aéronefs des pays tiers consisteraient à confier à l'AESA un rôle moteur dans le contrôle du respect des normes de sécurité aériennes internationales et communautaires à travers la délivrance d'un certificat de sécurité pour les compagnies des pays tiers. Le Parlement doit demander que de telles compétences soient attribuées à l'Agence à brève échéance.

version anglaise, comme un droit pour le transporteur de ne pas prévenir le passager.

PROCÉDURE

Titre	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif et la communication des informations de sécurité par les États membres		
Références	COM(2005)0048 – C6-0046/2005 – 2005/0008(COD)		
Base juridique	Article 251, paragraphe 2, et article 80, paragraphe 2, CE		
Date de la présentation au PE	17.2.2005		
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 12.4.2005		
Commission(s) saisie(s) pour avis Date de l'annonce en séance	IMCO 12.4.2005		
Avis non émis Date de la décision	IMCO 18.4.2005		
Coopération renforcée Date de l'annonce en séance			
Rapporteur(s) Date de la nomination	Christine De Veyrac 15.3.2005		
Rapporteur(s) remplacé(s)			
Procédure simplifiée – date de la décision	Règlement 43(1)/Règlement 43(2)		
Contestation de la base juridique Date de l'avis JURI			
Modification de la dotation financière Date de l'avis BUDG			
Consultation du Comité économique et social européen par le PE Date de la décision en séance			
Consultation du Comité des régions par le PE Date de la décision en séance			
Examen en commission	15.6.2005	30.8.2005	10.10.2005
Date de l'adoption	11.10.2005		
Résultat du vote final	+: 43	–: 1	0: 1
Membres présents au moment du vote final	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Arūnas Degutis, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Patrick Louis, Erik Meijer, Michael Henry Nattrass, Robert Navarro, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Renate Sommer, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool et Roberts Zīle		
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Luigi Cocilovo, Den Dover, Markus Ferber, Sepp Kusstatscher, Pier Antonio Panzeri, Zita Pleštinská et Hannu Takkula		

Suppléant(s) (art. 178, par. 2) présent(s) au moment du vote final	Johan Van Hecke	
Date du dépôt - A6	19.10.2005	A6-0310/2005
Observations (données disponibles dans une seule langue)	...	