PARLEMENT EUROPÉEN

2004 *2009*

Commission des libertés civiles, de la justice et des affaires intérieures

PROVISOIRE
2005/0191(COD)

15.2.2006

PROJET D'AVIS

de la commission des libertés civiles, de la justice et des affaires intérieures

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur 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
(COM(2005)0429 – C6-0290/2005 – 2005/0191(COD))

Rapporteur pour avis: Romano Maria La Russa

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Assurer la sécurité des personnes et des biens à l'intérieur de ses frontières est un des défis majeurs les plus immédiats auquel l'Union européenne ait à faire face : décliné en matière d'aviation civile, cet impératif suppose la mise en œuvre de politiques capables de prévenir les actes d'intervention illicite visant des aéronefs civils et/ou des zones aéroportuaires, en établissant des règles et normes communes minimales ainsi que des mécanismes pour contrôler leur application. .

Le dernier règlement en vigueur en la matière ((CE) n° 2320/2002) avait été adopté le 16 décembre 2002, à la suite des évènements du 11 septembre 2001 aux États-Unis. A la lumière de l'expérience acquise depuis lors, il convient de revoir son contenu et de le remplacer par une nouvelle version visant à davantage de simplicité, d'harmonisation, de clarté, le tout au service d'un accroissement du niveau de sécurité effective.

Face à des menaces polymorphes et en perpétuelle évolution, le nouvel acte devra arrêter les principes de base des actions à entreprendre sans trop détailler la manière dont les acteurs devront les mettre en œuvre : il est important de laisser aux Etats membres les moyens de s'adapter à leurs contraintes spécifiques et de faire peser sur eux une obligation de résultat - la sécurité de l'aviation civile - sans obligation de moyen tatillonne et contreproductive.

Le nouvel acte doit s'appliquer aux aéroports (et à leurs dépendances) servant à l'aviation civile et situés sur le territoire d'un État membre, aux opérateurs fournissant des services auxdits aéroports ainsi qu'aux entités fournissant des biens et/ou des services aux ou à travers ces aéroports ; par ailleurs, et sans préjudice de la législation internationale en vigueur [1] en la matière, le nouveau règlement doit également porter sur les mesures de sûreté applicables à bord des aéronefs, ou pendant un vol, des transporteurs aériens communautaires.

Votre rapporteur s'est essentiellement attaché à procéder aux quelques modifications qui lui paraissaient nécessaires : s'il se félicite de la précieuse contribution de la Commission afin de dégager des normes et règles communes de nature à assurer un haut degré de sécurité de l'aviation civile dans toute l'Union, il estime que les Etats membres de l'Union doivent rester libres de mettre en œuvre des politiques de sécurité encore plus contraignantes, aussi bien sur le plan interne que dans le cadre de relations bilatérales avec des pays tiers. On ne saurait en effet, après les tragiques évènements de ces dernières années, blâmer un Etat membre qui en ressentirait le besoin de renforcer encore le degré de sécurité par l'application de mesures plus sévères dès lors que celles-ci respectent les libertés civiles et, plus généralement, les valeurs et principes fondamentaux qui cimentent l'Union européenne.

De manière générale, les précisions sémantiques suggérées procèdent d'une double préoccupation de clarté et d'implication forte des différents échelons concernés – opérateurs, Etats membres, Commission – en vue d'une obligation de résultat : l'élévation constante du degré de sûreté de l'aviation civile.

[1] : Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo en 1963, de la Convention de La Haye de 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs et de la Convention de Montréal de 1971 pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile.

Cette approche globale a par ailleurs conduit votre rapporteur à élargir la définition relative au 'passager susceptible de causer des troubles' aux personnes dont le comportement, et non la seule situation juridique, est potentiellement source de perturbation ; de même suggère-t-il qu'en matière de fret ne soient pas d'office écartées les inspections et filtrages même lorsque l'expéditeur et le client satisfont *a priori* aux normes de sécurité communes.

Sur un plan plus technique, il paraît également nécessaire d'inclure toutes les infrastructures annexes et connexes des aéroports dans le champ du présent règlement, ou encore de distinguer encore plus clairement les notions de 'passagers en transit' et de 'passagers en correspondance'.

Enfin, le présent avis recommande d'assurer la diffusion d'un rapport annuel, notamment à destination du Parlement européen et des parlements nationaux, qui rendra compte de l'application et des résultats obtenus par ce nouveau règlement.

AMENDEMENTS

La commission des libertés civiles, de la justice et des affaires intérieures invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Texte proposé par la Commission[1]	Amendements du Parlement
Amendement 1 Considérant 1	
(1) Afin de protéger les personnes et les biens à l'intérieur de l'Union européenne, il convient de prévenir les actes d'intervention illicite visant des aéronefs civils en établissant des règles communes pour ***sauvegarder*** l'aviation civile. Cet objectif doit être atteint en établissant des règles et des normes communes sur la sécurité de l'aviation ainsi que des mécanismes pour contrôler leur application.	(1) Afin de protéger les personnes et les biens à l'intérieur de l'Union européenne, il convient de prévenir les actes d'intervention illicite visant des aéronefs civils en établissant des règles communes pour ***préserver la sûreté de*** l'aviation civile. Cet objectif doit être atteint en établissant des règles et des normes communes sur la sécurité de l'aviation ainsi que des mécanismes pour contrôler leur application.
Justification	
Le terme "sauvegarder" prête le flanc à une interprétation beaucoup plus large : la	

[1] Non encore publié au JO.

formulation est ainsi plus claire car elle circonscrit sans ambiguïté le présent règlement au domaine de la sécurité.

Amendement 2
Considérant 5

(5) Vu le besoin ***d'assouplir*** les mesures de sûreté et les procédures ***afin de s'adapter*** à l'évolution des risques et de permettre l'arrivée de nouvelles technologies, le nouvel acte devrait arrêter les principes de base des actions à entreprendre pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite sans entrer dans les détails techniques et de procédure sur la manière dont ils doivent être mis en œuvre.	(5) Vu le besoin ***d'adapter*** les mesures de sûreté et les procédures à l'évolution des risques et de permettre l'arrivée de nouvelles technologies, le nouvel acte devrait arrêter les principes de base des actions à entreprendre pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite sans entrer dans les détails techniques et de procédure sur la manière dont ils doivent être mis en œuvre.

Justification

Le terme "assouplir" est généralement synonyme d'une plus grande largesse, alors que c'est l'objectif inverse que recherche le présent règlement. Cette formulation est plus conforme à l'esprit du texte.

Amendement 3
Considérant 7

(7) Sans préjudice de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo en 1963, de la Convention de La Haye de 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs et de la Convention de Montréal de 1971 pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, il convient que le nouveau règlement porte sur les mesures de sûreté applicables à bord des aéronefs, ou pendant un vol, des transporteurs aériens communautaires.	(7) Sans préjudice de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo en 1963, de la Convention de La Haye de 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs et de la Convention de Montréal de 1971 pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, il convient que le nouveau règlement porte ***également*** sur les mesures de sûreté applicables à bord des aéronefs, ou pendant un vol, des transporteurs aériens communautaires.

Justification

Le présent Règlement porte évidemment sur les mesures de sûreté à bord, mais pas seulement (sécurité des installations aéroportuaires et leurs annexes, contrôle de leur accès, etc...). La modification apporte une clarification.

Amendement 4
Considérant 9

(9) Il convient de permettre aussi aux États membres d'appliquer des mesures plus strictes sur la base d'une évaluation des risques. ***La Commission doit toutefois pouvoir examiner ces mesures plus sévères et décider si un État membre est autorisé à les maintenir en application.***	(9) Il convient de permettre aussi aux États membres d'appliquer des mesures plus strictes sur la base d'une évaluation des risques.

Justification

En matière de sécurité, il est souhaitable que la Commission contribue à définir une norme minimale impérative pour tous les Etats membres ; mais ces derniers devraient conserver leur droit de décider souverainement d'appliquer des normes plus restrictives sans encourir une quelconque interdiction de la Commission.

Amendement 5
Considérant 10

(10) Des pays tiers peuvent nécessiter des mesures différentes de celles établies dans le présent règlement au sujet de vols au départ d'aéroports communautaires, à destination de ceux-ci ou encore transitant par ces derniers. ***Cependant, sans préjudice d'aucun accord bilatéral auquel la Communauté serait partie, il convient que la Commission puisse examiner les mesures nécessitées par le pays tiers et décider si un État membre, un exploitant ou tout autre organisme concerné peut continuer à appliquer les mesures demandées***.	(10) Des pays tiers peuvent nécessiter des mesures différentes de celles établies dans le présent règlement au sujet de vols au départ d'aéroports communautaires, à destination de ceux-ci ou encore transitant par ces derniers.

Justification

Voir justification Amendement 9.

Amendement 6
Considérant 13

(13) Afin de surveiller la conformité avec le nouveau règlement et du programme national de sûreté de l'aviation civile, il y a lieu que chaque État membre établisse et mette en application un programme national ***pour contrôler la qualité de la*** sûreté de l'aviation.	(13) Afin de surveiller la conformité avec le nouveau règlement et du programme national de sûreté de l'aviation civile, il y a lieu que chaque État membre établisse et mette en application un programme national ***de contrôle du degré de*** sûreté de l'aviation.

Justification

L'expression paraît plus appropriée.

Amendement 7
Considérant 14

(14) Afin de surveiller l'application du nouveau règlement par les États membres mais aussi de mettre en évidence les points faibles ***de la sûreté de l'aviation,*** il convient que la Commission effectue des inspections, notamment sans préavis.	(14) Afin de surveiller l'application du nouveau règlement par les États membres mais aussi de mettre en évidence les points faibles, il convient que la Commission effectue ***ou puisse faire effectuer*** des inspections, notamment sans préavis.

Amendement 8
Considérant 17

(17) Pour que les passagers et bagages transférés puissent être dispensés d'inspection à leur arrivée sur un vol en provenance d'un pays tiers, notion connue sous le nom de « système de contrôle de sûreté unique », et pour permettre aux passagers arrivant d'un tel vol de se mêler à des passagers contrôlés en partance, il convient d'encourager des accords entre la Communauté et des pays tiers, qui ***reconnaissent*** que les normes de sécurité appliquées dans le pays tiers sont équivalentes à celles de la Communauté.	(17) Pour que les passagers et bagages transférés puissent être dispensés d'inspection à leur arrivée sur un vol en provenance d'un pays tiers, notion connue sous le nom de « système de contrôle de sûreté unique », et pour permettre aux passagers arrivant d'un tel vol de se mêler à des passagers contrôlés en partance, il convient d'encourager des accords entre la Communauté et des pays tiers, qui ***garantissent*** que les normes de sécurité appliquées dans le pays tiers sont équivalentes à celles de la Communauté.

Justification

Le terme choisi est plus fort : il s'agit d'une implication forte et non d'un constat.

Amendement 9
Article 2, point a)

a) à tous les aéroports civils situés sur le territoire d'un État membre;	a) à tous les aéroports civils ***et à leurs dépendances*** situés sur le territoire d'un État membre;

Justification

Il est très important d'inclure toutes les infrastructures annexes et connexes des aéroports dans le cadre du présent règlement.

Amendement 10
Article 3, point 8

(8) 'contrôle de sûreté', les moyens par lesquels l'introduction d'articles prohibés ***peut*** être empêchée;	*8)* 'contrôle de sûreté', les moyens par lesquels l'introduction d'articles prohibés ***doit*** être empêchée;

Justification

La modification vise à souligner l'obligation de résultat des contrôles.

Amendement 11
Article 3, point 9

(9) 'contrôle des accès', les moyens par lesquels l'entrée de personnes ou de véhicules non autorisés, ou des deux, ***peut*** être empêchée;	*9)* 'contrôle des accès', les moyens par lesquels l'entrée de personnes ou de véhicules non autorisés, ou des deux, ***doit*** être empêchée;

Justification

La modification vise à souligner l'obligation de résultat des contrôles.

Amendement 12
Article 3, point 15

(15) ‘passagers, bagages ou marchandises en correspondance’, les passagers, bagages ou marchandises partant par un autre aéronef que celui par lequel ils sont arrivés;	*15)* ‘passagers, bagages ou marchandises en correspondance’, les passagers, bagages ou marchandises partant par un autre aéronef que celui par lequel ils sont arrivés ***ou dans le même aéronef mais avec un numéro de vol différent***;

Justification

Il s'agit ici de procéder à une clarification des notions de passagers en transit et en correspondance.

Amendement 13
Article 3, point 16

(16) ‘passagers, bagages ou fret en transit’, les passagers, bagages ou fret partant sur le même aéronef que celui par lequel ils sont arrivés;	*16)* ‘passagers, bagages ou fret en transit’, les passagers, bagages ou fret partant sur le même aéronef que celui par lequel ils sont arrivés ***et conservant le même numéro de vol***;

Justification

Il s'agit ici de procéder à une clarification des notions de passagers en transit et en correspondance.

Amendement 14
Article 3, point 17

(17) ‘passager susceptible de causer des troubles’, un passager qui est soit une personne refoulée, une personne réputée inacceptable pour l’immigration ou encore sous garde juridique;	*17)* ‘passager susceptible de causer des troubles’, ***un passager dont le comportement manifestement anormal est jugé de nature à perturber potentiellement la sécurité du vol***, ***ou*** un passager qui est soit une personne refoulée, une personne réputée inacceptable pour l’immigration ou encore sous garde juridique;

Justification

Il convient de mentionner également comme passager susceptible de causer des troubles des personnes créant des problèmes autre que juridiques.

Amendement 15
Article 3, point 25

(25) ‘expéditeur connu’, un expéditeur qui entreprend à l’origine de faire transporter du fret et dont les procédures satisfont suffisamment aux règles et normes de sécurité commune pour que ce fret puisse être transporté par n'importe quel aéronef ***sans autre inspection/filtrage;***	*25)* ‘expéditeur connu’, un expéditeur qui entreprend à l’origine de faire transporter du fret et dont les procédures satisfont suffisamment aux règles et normes de sécurité commune pour que ce fret puisse être transporté par n'importe quel aéronef;

Justification

Ne doivent pas être écartées les inspections et filtrages relatives au fret même lorsque l'expéditeur et le client satisfont a priori aux normes de sécurité communes.

Amendement 16
Article 3, point 26

(26) ‘client en compte’, un expéditeur qui a entrepris de faire transporter du fret et dont les procédures et normes de sécurité commune satisfont suffisamment aux règles et normes de sécurité pour que ce fret puisse être transporté par un aéronef tout-cargo ***sans autre inspection/filtrage;***	*26)* ‘client en compte’, un expéditeur qui a entrepris de faire transporter du fret et dont les procédures et normes de sécurité commune satisfont suffisamment aux règles et normes de sécurité pour que ce fret puisse être transporté par un aéronef tout-cargo;

Justification

Ne doivent pas être écartées les inspections et filtrages relatives au fret même lorsque l'expéditeur et le client satisfont a priori aux normes de sécurité communes.

Amendement 17
Article 3, point 27

(27) ‘contrôle de ***sûreté*** de l'aéronef’, l’inspection des parties intérieures d'un aéronef auxquels des passagers ont pu avoir accès conjointement à l'inspection de la soute de cet aéronef en vue d'y découvrir	*27)* ‘contrôle de ***sécurité*** de l'aéronef’, l’inspection des parties intérieures d'un aéronef auxquels des passagers ont pu avoir accès conjointement à l'inspection de la soute de cet aéronef en vue d'y découvrir

des articles prohibés et des actes d'intervention illicite;	des articles prohibés et des actes d'intervention illicite;

Amendement 18
Article 4, paragraphe 2, point a)

a) les méthodes d'inspection, le contrôle d'accès et les autres contrôles de ***sûreté***;	a) les méthodes d'inspection, le contrôle d'accès et les autres contrôles de ***sécurité***;

Amendement 19
Article 4, paragraphe 3

3. Les États membres veillent à l'application des normes communes visées au paragraphe 1.	3. Les États membres veillent à l'application des normes communes visées au paragraphe 1. ***Ils doivent notamment prendre toutes les mesures qui s'imposent pour rétablir immédiatement une sécurité maximale lorsqu'à leur connaissance le degré de sécurité a été altéré par une action illicite ou par une carence d'un ou plusieurs maillons de la chaîne de sécurité.***

Justification

Les Etats membres doivent supporter la responsabilité de palier à toute insuffisance en matière de sécurité portée à leur connaissance ; cette responsabilité doit être le corollaire de leur liberté à appliquer des normes et mesures plus contraignantes que les minima déterminés au niveau communautaire.

Amendement 20
Article 5, paragraphe 2

2. La Commission peut examiner l'application du paragraphe 1 et, après consultation du comité visé à l'article 16, paragraphe 1, décider si l'État membre est autorisé à continuer de mettre les mesures en application. ***La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres.*** ***Dans le mois qui suit la communication de la décision par la Commission, un État***	***supprimé***

membre peut soumettre la décision au Conseil. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai de trois mois.	

Justification

Voir amendement 4.

Amendement 21
Article 5, paragraphe 3

3. Le deuxième alinéa du paragraphe 1 ***et le paragraphe 2*** ne ***s'appliquent*** pas si les mesures plus strictes se limitent à un vol donné, à une date précise.	***2***. Le deuxième alinéa du paragraphe 1 ne ***s'applique*** pas si les mesures plus strictes se limitent à un vol donné, à une date précise.

Justification

Découle du précédent amendement.

Amendement 22
Article 6, paragraphe 2

2. À la demande de l'État membre concerné ou de sa propre initiative, la Commission examine l'application du paragraphe 1 et peut, après consultation du comité visé à l'article 16, paragraphe 1, décider si l'État membre exploitant ou une autre entité concernée peut continuer à appliquer ces mesures. ***La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres.***	***supprimé***

Justification

Voir amendement 4.

Amendement 23
Article 6, paragraphe 3, partie introductive

3. ***Les paragraphes*** 1 ***et 2*** ne ***s'appliquent***	***2. Le paragraphe*** 1 ne ***s'applique*** pas si:

pas si:

Justification

Découle du précédent amendement.

Amendement 24
Article 12, paragraphe 1, alinéas 1 et 2

1. Chaque entité ***appliquant*** des normes de sûreté aérienne établit, applique et maintient un programme de sûreté.	1. Chaque entité ***sommée, conformément aux exigences des programmes nationaux de sécurité civile, d'appliquer*** des normes de sûreté aérienne établit, applique et maintient un programme de sûreté.
Ce programme décrit les méthodes et procédures à suivre par l'entité afin de satisfaire à la fois au présent règlement et au programme national de sûreté de l'aviation civile ***de l'État membre dans lequel elle est située.***	Ce programme décrit les méthodes et procédures à suivre par l'entité afin de satisfaire à la fois au présent règlement et au programme national de sûreté de l'aviation civile ***pertinent en fonction des activités qu'elle développe dans cet Etat membre***.

Justification

Cette version est plus adaptée à la diversité des situations.

Amendement 25
Article 15 bis (nouveau)

	Article 15bis
	Rapport
	La Commission adresse annuellement au Parlement européen, au Conseil, aux Etats membres et aux parlements nationaux un rapport qui informe les destinataires à la fois de l'application du présent règlement et de son impact sur l'amélioration de la sécurité aérienne, mais aussi, le cas échéant, des faiblesses et carences qu'ont soulignées les contrôles et inspections de la Commission.

Justification

Il est primordial d'assurer une diffusion régulière et appropriée des résultats du présent

règlement.

Amendement 26
Annexe, section 1.2, point 1

1. L'accès au côté piste doit être réglementé de manière à ***dissuader*** les personnes et véhicules non autorisés à accéder à ces zones.	1. L'accès au côté piste doit être réglementé de manière à ***empêcher*** les personnes et véhicules non autorisés à accéder à ces zones.

Justification

Rappel d'une impérative obligation de résultat.

Amendement 27
Annexe, section 1.2, point 3

3. L'accès au côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé n'est accordé ***aux*** personnes et véhicules qui remplissent les conditions de sûreté requises.	3. L'accès au côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé n'est accordé ***qu'aux*** personnes et véhicules qui remplissent les conditions de sûreté requises.