

VOLS NON RÉGULIERS		
	Règlement existant	Proposition de règlement
Refus d'embarquement	Non couvert	Même formule
Annulation	Non couvert	Même formule
Retard important	Non couvert	Même formule

Bruxelles, le 17 juillet 2002.

*Le Président*  
*du Comité économique et social*  
Göke FRERICHS

**Avis du Comité économique et social sur la «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires»**

(COM(2002) 8 final — 2002/0014 (COD))

(2002/C 241/06)

Le 31 janvier 2002, conformément au paragraphe 2 de l'article 80 du Traité instituant la Communauté européenne, le Conseil a décidé de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section «Transports, énergie, infrastructure, société de l'information», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 19 juin 2002 (rapporteur: M. Santillán Cabeza).

Lors de sa 392<sup>e</sup> session plénière des 17 et 18 juillet 2002 (séance du 17 juillet), le Comité économique et social a adopté l'avis suivant à l'unanimité.

## 1. Introduction

1.1. Suite à l'accident aérien qui s'est produit à Puerto Plata<sup>(1)</sup>, la Commission européenne, invitée par le Conseil à élaborer des propositions destinées à accroître la sécurité des passagers aériens européens, a créé un groupe à haut niveau d'experts en sécurité aérienne, a élaboré avec l'aide de celui-ci une stratégie communautaire en vue d'améliorer la sécurité aérienne<sup>(2)</sup> et a mené à bien deux initiatives. L'une consistait en un Règlement établissant des normes communes dans le domaine de l'aviation civile et portant création de l'Agence

européenne de la sécurité aérienne (AESA), approuvé le 27 septembre 2000<sup>(3)</sup>.

1.2. L'autre avait pour objet de garantir le respect des normes de sécurité des aéronefs par les pays tiers également. À cette fin, la Commission a proposé, en 1997, une directive relative à une procédure d'évaluation de la sécurité des aéronefs des pays tiers qui utilisent les aéroports de la Communauté<sup>(4)</sup>. Cette proposition, qui a fait l'objet d'un avis du Comité économique et social<sup>(5)</sup>, n'a pu être adoptée pour cause de dépassement du délai prescrit à l'article 252 du Traité d'Amsterdam.

(1) République dominicaine. En 1996, un aéronef turc, affrété par un exploitant touristique allemand, a eu un accident dans lequel ont péri 176 passagers.

(2) SEC(96) 2083 final.

(3) COM(2000) 595 final.

(4) COM(97) 55 final.

(5) CES 1175/97, rapporteur: M. Mobbs.

1.3. Compte tenu de l'accord intervenu entre les gouvernements espagnol et britannique relatif à l'aéroport de Gibraltar, la Commission a décidé de présenter une nouvelle proposition, qui prend en considération ce qui a été exposé par le Conseil dans sa position commune le 4 juin 1998<sup>(1)</sup> et par le Parlement européen en seconde lecture<sup>(2)</sup>.

1.4. En ce qui concerne cette proposition, le groupe à haut niveau, après avoir examiné la procédure de la FAA<sup>(3)</sup>, consistant à vérifier si les autorités nationales compétentes disposent des moyens ainsi que des ressources, du personnel et de l'expertise nécessaires pour remplir leurs obligations internationales en matière de contrôle de la sécurité, est parvenu à la conclusion qu'elle ne serait pas adaptée au contexte européen.

1.5. Le groupe à haut niveau a opté, en lieu et place de celle-ci, pour la procédure par étapes désignée sous le nom de «procédure SAFA»<sup>(4)</sup>, qui se déclenche sur la base d'une preuve ou d'une présomption de manquements aux normes de sécurité de la part d'une compagnie aérienne d'un pays tiers.

1.6. Partant du respect de la Convention de Chicago<sup>(5)</sup>, les points principaux du rapport du groupe à haut niveau en ce qui a trait au présent avis sont les suivants:

- Toute stratégie d'amélioration de la sécurité ayant pour objet les aéronefs et les compagnies aériennes de pays tiers doit être compatible avec les principes régissant l'aviation civile internationale.
- Chaque État membre contractant est responsable de la publication ou de l'envoi de certificats d'aéronavigabilité et d'aptitude pour tout aéronef ou équipage immatriculé dans cet État. Ces certificats doivent être acceptés par les autres pays contractants dès lors que leurs exigences satisfont aux normes internationales minimales. Par conséquent, un État contractant peut ne pas reconnaître des certificats qu'il considère non conformes aux normes de l'OACI<sup>(6)</sup>. Lorsque c'est le cas, on peut considérer qu'une action unilatérale peut être prise pour protéger les ressortissants d'un État. On ne peut toutefois en déduire qu'une action collective est possible.

- Les accords bilatéraux, tout en reconnaissant le droit de chaque partie de désigner des transporteurs aériens, ne contiennent généralement pas de dispositions spécifiques relatives à la surveillance de la sécurité ou à des actions unilatérales qui permettraient à une partie de priver l'autre des droits qui lui sont reconnus.
- Il est donc très difficile, en termes de droit international de l'aviation, d'établir des «listes noires» de compagnies aériennes particulières de pays tiers, sans compter les risques inévitables de rétorsion ou d'autres conséquences néfastes d'ordre diplomatique.

## 2. La proposition de la Commission<sup>(7)</sup>

2.1. Cette proposition a pour objectif d'établir le cadre commun pour un mécanisme d'évaluation en vue d'augmenter la sécurité à travers la procédure SAFA en préservant le droit de chaque État membre d'inspecter tout aéronef dès lors qu'il respecte la législation communautaire.

2.2. L'annexe 8 de la convention OACI «Navigabilité des aéronefs» dispose que tous les aéronefs doivent être maintenus en état de voler. Lorsqu'un État contractant a des raisons de penser que ce n'est pas le cas, il n'est plus obligé de reconnaître la validité du certificat de navigabilité et il est autorisé à procéder à un contrôle de l'appareil, en l'immobilisant au sol si nécessaire. Les lois varient d'un pays à l'autre, mais dans chaque État membre, il existe un organisme habilité à immobiliser tout aéronef relevant de cet État, de tout autre État membre ou de tout pays tiers lorsque l'organisme en question a des raisons de mettre en doute la navigabilité dudit aéronef. L'annexe 13 de la convention OACI «Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation», fonctionne de manière semblable lorsqu'il est estimé qu'un incident est survenu.

2.3. Les mesures proposées par la Commission en vue d'accroître la sécurité aérienne sont de trois ordres et comprennent (article 1):

- a) la collecte et la diffusion des informations nécessaires à l'adoption de mesures de nature à garantir la sécurité des voyageurs;
- b) l'inspection relative à des appareils de pays tiers, des activités ou des équipages lorsque l'on peut raisonnablement douter de la conformité aux normes de sécurité. Il est même possible d'aller jusqu'à l'immobilisation de l'appareil si nécessaire;

(1) JO C 227 du 20.7.1998, p. 18.

(2) JO C 313 du 12.10.1998, p. 32.

(3) Administration fédérale de l'aviation des États-Unis.

(4) Safety assessment of Foreign Aircraft.

(5) Convention sur l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944.

(6) Organisation de l'aviation civile internationale.

(7) Pour l'approche générale, voir la communication de la Commission: «Contribution de la Communauté européenne au renforcement de la sécurité aérienne dans le monde», COM(2001) 390 final.

- c) l'adoption des mesures correctives nécessaires afin de remédier aux défaillances détectées.

2.4. La Collecte d'informations (article 4) se fait dans le cadre de rapports (de pilotes, des organismes de maintenance, d'organismes indépendants des autorités) ou sur la base d'une documentation (relative par exemple à des incidents ou des plaintes), ou encore, des informations sur les mesures adoptées après les inspections au sol et de suivi concernant l'exploitant pour ce qui est de la réalisation effective des rectifications.

2.5. Les États membres sont tenus de publier tous les six mois toute information accessible au public portant sur les six derniers mois écoulés concernant: le nombre d'aéronefs immobilisés, en précisant le type d'appareil, l'État d'immatriculation, l'aéroport, la date d'immobilisation, le pays d'origine, etc. (article 7.2).

2.6. Il existe une obligation de confidentialité de l'information fournie (article 7.4), en particulier par les équipages, assurée par une garantie d'anonymat de la source correspondante.

2.7. Le droit d'inspection sur la piste est activé lorsque l'on «soupçonne» «la non-conformité des appareils avec les normes de sécurité internationales» (article 5). Ce droit est défini à l'annexe II de la proposition de directive et couvre la vérification des documents, de la conformité (composition et qualification) du personnel navigant, de la présence d'appareils et de dispositifs, tels que les «enregistreurs de bord», parmi de nombreux autres aspects.

2.8. Il est possible d'immobiliser un aéronef au sol «lorsque à l'évidence, l'absence de conformité avec les normes de sécurité internationales est un risque pour la sécurité» (article 8.1). Dans ce cas extrême, l'autorité compétente devra informer «immédiatement» les autorités de l'État de l'exploitant concerné et d'immatriculation de l'appareil.

Il est possible d'autoriser, après avoir pris toutes les précautions de sécurité, le vol, en sécurité, de l'appareil vidé de ses passagers et de sa «cargaison payante de fret» vers un aéroport où les réparations pourront être réalisées.

2.9. Les mesures correctives peuvent couvrir la surveillance, notamment à l'égard d'un exploitant déterminé ou de tous les exploitants d'un pays donné (article 9) ainsi que l'interdiction d'activité ou l'imposition de conditions pour pouvoir l'exercer (article 10).

2.10. Dans l'application de la proposition de directive, la Commission sera assistée par un comité créé aux termes de l'article 12 du règlement du Conseil (CEE) n° 3922/91, du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation des normes techniques et des procédures administratives applicables à l'aviation civile (1).

2.11. Le délai de transposition de la directive est de deux ans à partir de son entrée en vigueur (article 12). Dans un délai de deux ans au plus, à compter de l'entrée en vigueur de la directive, la Commission doit élaborer un rapport sur sa mise en œuvre et, éventuellement, proposer des modifications (article 13).

### 3. Observations générales

3.1. Le Comité économique et social européen accueille favorablement la proposition de la Commission destinée à augmenter la sécurité des voyageurs européens, qui est fondée sur la procédure SAFA, gérée par les Autorités aéronautiques conjointes [JAA (2)] pour le compte de la Conférence européenne de l'Aviation civile [ECAC (3)].

La procédure SAFA fait partie d'une stratégie générale de la Commission pour contribuer à l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile, répondant en cela également à une préoccupation croissante des passagers que l'on peut constater partout dans le monde et qui s'est accentuée pour des raisons non liées à la sécurité des appareils, telles que les attentats terroristes du 11 septembre aux États-Unis.

L'entrée en vigueur de cet instrument est indispensable même s'il n'apporte pas une solution à tous les problèmes, compte tenu des caractéristiques particulières de ce mode de transport, dont la présence pendant une courte durée généralement des appareils dans les aéroports, ce qui rend difficile la réalisation d'inspections exhaustives.

3.2. Les mesures d'information prévues dans cette proposition sont liées à d'autres exigences, telles que les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile (4). Comme cela a été dit, cette proposition ne limite pas le droit des États membres d'inspecter, d'immobiliser au sol, d'interdire ou d'imposer des conditions de sécurité aux aéronefs dans le respect du droit communautaire.

(1) JO L 373 du 31.12.1991.

(2) Joint Aviation Authorities.

(3) European Civil Aviation Conference.

(4) COM(2001) 532 final.

3.3. Les transporteurs aériens de la Communauté comptent parmi les plus sûrs au monde. Ils doivent non seulement respecter la Convention de Chicago et ses annexes, de 1944, sur l'aviation civile, qui fixent des niveaux minimaux de sécurité pour les aéronefs adoptés par l'OACI, mais également observer un ensemble de normes techniques et de procédures administratives<sup>(1)</sup>. Toutefois, les comptes rendus relatifs à la sécurité de certains aéronefs de pays tiers obligent à établir des normes de protection pour les passagers lorsque des compagnies de pays tiers utilisent des aéroports communautaires.

3.4. Le Comité signale qu'en conséquence, même avec l'entrée en vigueur de cette proposition de directive, les niveaux de sécurité garantis par les exploitants de pays tiers pourront être inférieurs à ceux fournis par les exploitants européens.

3.5. Le Comité rappelle que cette mesure doit faire partie d'une action conjointe et de plus grande envergure, qui ne doit pas se limiter aux aéronefs de pays tiers mais qui doit couvrir également les conditions générales du transport aérien en Europe, comme l'a fait valoir le groupe à haut niveau.

3.6. Le Comité admet qu'il est nécessaire que les mesures relatives à l'information, aux contrôles, aux immobilisations d'appareils ou aux restrictions de l'utilisation des aéroports soient communes aux États membres afin d'éviter que des aéronefs présentant des déficiences constatées dans un État puissent être utilisés dans d'autres aéroports communautaires. De plus, l'action sur la base de normes communes peut rendre difficile l'adoption de mesures de représailles de la part de pays tiers lorsqu'un État membre adopte une mesure à l'encontre d'un exploitant déterminé.

3.7. Le Comité souscrit au critère selon lequel, en application du principe de subsidiarité, les recours administratifs et judiciaires contre les décisions des autorités d'exécution seront régis par la législation propre aux États membres.

3.8. Le Comité approuve la publication d'un rapport semestriel sur les immobilisations d'aéronefs.

#### 4. Observations particulières

4.1. Aéronefs affrétés. Le champ d'application de cette proposition de directive est en général les «aéronefs de pays

tiers», c'est-à-dire ceux qui ne sont pas utilisés ni exploités sous le contrôle de l'autorité compétente d'un État membre (article 3) et ne sont exemptés des mesures d'inspection que: a) les «aéronefs d'État»<sup>(2)</sup> et b) les aéronefs d'une masse maximale au décollage inférieure à 5 700 kg n'effectuant pas de transport aérien commercial (article 2).

Le Comité propose d'ajouter à l'article 3 la définition suivante:

«Par aéronefs de pays tiers, l'on entend ceux qui sont utilisés par une compagnie aérienne dont le certificat d'exploitation a été délivré par un État qui n'est pas membre de la Communauté européenne ou qui appartiennent à des entreprises dont le siège administratif ou le lieu principal d'activité n'est pas situé dans la Communauté.»

Le Comité observe que d'après la Commission, la directive 92/2407/CEE couvre les aéronefs affrétés. Cet amendement proposé ne laisse néanmoins pas de place à l'ambiguïté.

4.2. Normes OACI. L'annexe II devrait expliciter davantage l'exigence relative à la réalisation par les États membres de contrôles afin de vérifier que l'exploitant respecte les normes OACI quant aux limites de temps de vol, aux qualifications minimales requises du personnel navigant et à la formation.

4.3. Article 5. Inspection au sol. Le Comité estime qu'il convient de fixer un nombre minimal d'inspections aléatoires afin d'accroître la sécurité des aéronefs de pays tiers.

Au paragraphe premier de l'article 5, il conviendrait d'ajouter: «... moyens appropriés qui permettent de soumettre sans délai à une inspection ...».

4.4. Article 7. Protection et diffusion des informations. Le texte n'est pas suffisamment clair en ce qui concerne ce que les autorités compétentes de l'État membre doivent faire lorsqu'elles ont reçu une information sur des aéronefs immobilisés d'un exploitant déterminé. Si la gravité du cas le justifie, il y a lieu de prévoir la possibilité d'immobiliser tous les aéronefs de la compagnie aérienne concernée.

4.5. Déficiences mineures. La procédure SAFA met l'accent sur les défauts majeurs qui peuvent conduire à l'immobilisation d'un aéronef.

<sup>(1)</sup> Règlement du Conseil (CEE) n° 3922/91, du 16.12.1991. JO L 373 du 31.12.1991, p. 4.

<sup>(2)</sup> Appareils utilisés à des fins militaires, pour la douane et la police (Convention de Chicago, art. 3).

Le Comité observe que les défauts seront classés sur une échelle de 1 à 3. Il suggère que la directive devrait exiger des différentes autorités compétentes un échange d'informations tous les trois mois en ce qui concerne tous les défauts, en plus de la diffusion des informations relatives aux déficiences les plus graves.

4.6. L'anglais. Le Comité insiste sur la nécessité d'exiger de tous les équipages une bonne connaissance de l'anglais à titre de condition de sécurité. Cette exigence doit figurer dans les normes de l'OACI.

4.7. L'échange d'informations le plus rapide possible avec les autorités compétentes et la Commission (article 6) doit se faire en utilisant les technologies de l'information. L'accès des autorités aux bases de données est essentiel.

4.8. Compétence de l'Agence européenne de la sécurité aérienne. Le Comité juge qu'il est souhaitable d'attribuer à la future AESA les compétences relatives à l'application du programme SAFA.

4.9. Entrée en vigueur. Compte tenu des objectifs poursuivis, il faut que la procédure SAFA entre en application le plus rapidement possible. À cette fin, le Comité, tout en reconnaissant la complexité technique du sujet, suggère de ramener à douze mois le délai de deux ans fixé pour la transposition de la directive.

— Il y a lieu de rappeler à cet égard qu'une proposition de directive existait déjà en la matière en 1997, de sorte que les États membres ont disposé de cinq années pour adopter les mesures nécessaires.

Bruxelles, le 17 juillet 2002.

*Le Président*

*du Comité économique et social*

Göke FRERICHS

---

**Avis du Comité économique et social sur la «Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transports de marchandises»**

(COM(2002) 54 final — 2002/0038 COD)

(2002/C 241/07)

Le 21 février 2002, conformément à l'article 71 du traité instituant la Communauté européenne, le Conseil a décidé de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», chargée d'élaborer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 19 juin 2002 (rapporteur: M. Levaux).

Lors de sa 392<sup>e</sup> session plénière des 17 et 18 juillet 2002 (séance du 17 juillet), le Comité économique et social a adopté le présent avis par 124 voix pour et 1 abstention.

**1. Introduction: Présentation de la proposition de règlement**

1.1. Le Livre blanc de la Commission du 12 septembre 2001 intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix» prévoit le remplacement du programme PACT, qui s'est achevé le 31 décembre 2001, par un nouveau programme de promotion de l'intermodalité appelé «Marco Polo».

1.2. Ce nouveau programme a été élaboré en tenant compte des enseignements tirés du programme PACT, présentés dans

un document de travail des services de la Commission: «Résultats du programme PACT 1997-2001», lui-même complété par une évaluation externe indépendante, portant sur la période 1997-1999.

1.3. Le programme «Marco Polo» a pour objectif principal de réduire l'engorgement des infrastructures routières et d'améliorer les performances environnementales de l'ensemble du système de transport en transférant une partie de la croissance