



Résolution 1500 (2006)¹

La nécessité de renforcer la sûreté aérienne en Europe

Assemblée parlementaire

1. Les accidents dans le transport aérien sont globalement devenus très rares en Europe, une évolution d'autant plus remarquable étant donné le nombre croissant d'avions en service. Ainsi, alors que l'Europe représente un tiers du trafic aérien mondial, elle ne représente qu'un dixième des accidents dans le monde. Toutefois, la série noire de ces dernières années a suscité des inquiétudes considérables concernant la sécurité aérienne en Europe.

2. L'un des éléments essentiels pour la sécurité aérienne est le bon fonctionnement des procédures de maintenance et de contrôle de la sécurité, d'une part, et des systèmes de gestion du trafic aérien (GTA), d'autre part. Dans le premier cas, le danger est que la concurrence incessante sur les prix ne pousse les compagnies aériennes à prendre des mesures désespérées d'économie, qui pourraient avoir des conséquences graves pour le maintien des normes de sécurité aérienne. S'il convient de se réjouir de toute mesure visant à accroître la concurrence, dans l'intérêt des consommateurs, cela implique une plus grande responsabilité de la part des autorités et des organisations compétentes pour veiller à ce que les normes de sécurité soient préservées et améliorées.

3. En dehors de la nécessité de renforcer en permanence les normes générales de maintenance de la sécurité aérienne, des règles plus strictes sont indispensables pour rendre obligatoires les inspections au sol ou les contrôles de sécurité inopinés. Les différences qui subsistent encore dans la Grande Europe entre les normes et les pratiques nationales en matière de sécurité devraient être harmonisées par les efforts coordonnés, qui sont déjà substantiels, de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), qui compte 42 Etats membres, de son organe associé les Joint Aviation Authorities (JAA), des institutions de l'Union européenne, notamment de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

4. Pour ce qui concerne le système de GTA, le système européen, s'il n'est pas sérieusement réformé, aura du mal à rester opérationnel au vu de l'encombrement croissant en vol et au sol. A cet égard, l'Assemblée parlementaire se réjouit de l'adoption, en mars 2004, de l'initiative de l'Union européenne Ciel unique européen, une ambitieuse entreprise de réglementation qui vise à faire face aux besoins à venir en termes de capacité, et à améliorer et à renforcer la sécurité aérienne dans le ciel européen en restructurant l'espace aérien et en améliorant l'efficacité du système de GTA. Pour cela, elle entend adopter une approche coordonnée et intégrée, de manière à réduire les divisions entre pays et entre systèmes, d'une part, et entre aviation civile et aviation militaire, d'autre part. L'Assemblée juge essentiel que cette initiative soit étendue, par le biais d'accords négociés, afin de couvrir l'espace aérien européen tout entier.

5. L'Assemblée préconise la plus grande transparence possible vis-à-vis du public et la mise en commun par les autorités des informations relatives à la sécurité aérienne. A cet égard, elle se félicite de l'adoption de la publication, en mars 2006, de la première liste noire de l'Union européenne sur les compagnies aériennes dangereuses qui sont interdites dans l'Union européenne, de la décision de l'OACI de publier les résultats de son Programme universel d'audit de supervision de la sécurité (USOAP), et de l'accord entre l'OACI et l'Association internationale du transport aérien (IATA) pour mettre en commun les informations liées à la sécurité émanant de leurs programmes respectifs d'audit, afin de mieux identifier les risques potentiels dans ce domaine et de prévenir les accidents d'avion.

1. Texte adopté par la Commission permanente, agissant au nom de l'Assemblée, le 29 mai 2006 (voir [Doc. 10912](#), rapport de la commission des questions économiques et du développement, rapporteur: M. Anders G. Högmark).



6. L'Assemblée se réjouit de la stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation approuvée par les directeurs généraux de l'aviation civile de l'OACI, lors de leur conférence, tenue à Montréal du 20 au 22 mars 2006. Cette stratégie est conçue pour parvenir à des améliorations significatives et pour développer un cadre de sécurité pour le XXI^e siècle.

7. Alors que la sécurité aérienne traite des règles applicables en matière de construction et d'utilisation des aéronefs, la sûreté aérienne vise à prévenir toute interférence illégitime avec l'utilisation des avions. En définitive, ces deux domaines ont pour but de préserver au maximum la sécurité et l'intégrité des passagers aériens. L'Assemblée se félicite des mesures adoptées par les Etats membres du Conseil de l'Europe et par l'Union européenne en vue de renforcer la sûreté aérienne, qui devraient être harmonisées, mais rappelle que toutes ces mesures doivent respecter pleinement la Convention européenne des Droits de l'Homme. En outre, l'Assemblée estime que la méthode de financement et le bon rapport coût/efficacité de ces mesures devraient être étudiés en détail, en particulier pour évaluer leur impact sur les aéroports plus petits.

8. L'Assemblée insiste également sur le fait qu'il est important que les pays et les aéroports avertissent à l'avance de l'application de nouvelles mesures de sûreté pour réduire les coûts indirects pour les passagers et les opérateurs de l'aviation. En outre, l'Assemblée souligne qu'il est nécessaire d'établir des principes communs au niveau de l'Europe en matière de bonnes pratiques concernant les relations entre agents de sécurité et passagers dans les aéroports. Ces principes pourraient ensuite servir de modèle au-delà de notre continent.

9. Le public est de plus en plus préoccupé par l'impact environnemental du transport aérien, en particulier par la pollution sonore et la détérioration de la qualité de l'air au niveau local, mais également par le réchauffement climatique causé par les émissions des avions. L'Assemblée est persuadée que la réduction et la gestion du bruit des avions passent nécessairement par une approche équilibrée, telle que celle préconisée par l'OACI, conçue pour traiter le problème du bruit au niveau local de la manière la plus efficace, la plus économique et la plus transparente possible, et fondée sur des solutions sur mesure répondant aux caractéristiques spécifiques de l'aéroport et des communautés concernés. Les conflits engendrés par le fait que des appareils en partance et en provenance d'aéroports situés à proximité de frontières nationales survolent des collectivités situées de l'autre côté de la frontière devraient être réglés autant que possible en première instance par les collectivités concernées, par le biais d'accords de coopération transfrontalière conclus au titre de la Convention-cadre du Conseil de l'Europe sur la coopération transfrontalière des collectivités ou autorités territoriales (STE no 106) et de ses protocoles (STE nos 159 et 169), en consultation avec les autorités nationales et européennes compétentes en matière d'aviation civile.

10. L'Assemblée se félicite des efforts visant à améliorer la qualité de l'air au niveau local, notamment des textes législatifs basés sur des normes internationales de plus en plus strictes, des mesures financières incitatives et dissuasives (telles que les taxes pour la pollution et les frais d'atterrissage différentiels), la promotion de la recherche et les améliorations technologiques.

11. Pour ce qui est du réchauffement planétaire, l'Assemblée soutient les propositions de la Commission européenne, qui ont également recueilli l'adhésion de la CEAC et de l'OACI, visant à inclure l'aviation dans le système d'échange de droits d'émissions de l'Union européenne conçu pour aider à atteindre les objectifs fixés au titre du Protocole de Kyoto.

12. Pour ce qui est de la santé des passagers aériens, bien que les incidents médicaux en vol soient rares, ils risquent d'augmenter au cours des prochaines années si aucun effort supplémentaire n'est déployé, du fait de la croissance prévue des transports aériens, de l'augmentation du nombre des personnes âgées parmi les passagers et du développement d'avions long-courriers pour transporter un plus grand nombre de passagers sur des durées de vol plus longues. L'Assemblée se félicite de la publication par la CEAC de son Manuel relatif aux questions de santé des passagers aériens, soutenu sur le plan international par l'OACI, qui contient des recommandations concernant le signalement d'incidents médicaux, la prestation de services sanitaires tant en vol que dans les aéroports, et les aspects juridiques et d'information des passagers. L'Assemblée se félicite de la coopération entre l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et des organisations du transport aérien telles que la CEAC, l'OACI et l'IATA, en vue d'élaborer des principes directeurs visant à combattre la transmission de la grippe aviaire et d'autres maladies contagieuses.

13. Enfin, l'Assemblée invite les Etats membres du Conseil de l'Europe qui ne sont pas membres de l'Union européenne:

13.1. à adhérer à la CEAC, s'ils ne l'ont pas encore fait;

13.2. à s'engager à mener, sur une base obligatoire, des inspections au sol dans le cadre du Programme CEAC/JAA d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA);

13.3. à aligner leur législation en matière de sécurité et de sûreté aériennes, et leurs systèmes de gestion du trafic aérien sur ceux de l'Union européenne, de sorte que l'initiative Ciel unique européen se concrétise au niveau de la Grande Europe tout entière.