



**UNION EUROPÄISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN (UECC)**  
RHEIN, RHONE, DONAU, ALPEN

**UNION EUROPÉENNE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE (UECC)**  
RHIN, RHÔNE, DANUBE, ALPES

**UNIE VAN EUROPESE KAMERS VAN KOOPHANDEL (UECC)**  
RIJN, RHÔNE, DONAU, ALPEN

### **Prise de position**

#### **Modifications du règlement (CE) 2320/2002 de l'UE relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (2005/0191 COD))**

L'Union Européenne des CCI fédère quelque 75 CCI des régions rhénanes, danubiennes, rhodaniennes et alpines. Elle représente environ 2,5 millions d'entreprises et a pour vocation de concerter et d'exprimer la position des milieux économiques des régions concernées, en matière de la politique des transports et de développement des infrastructures de communication. Etant donné qu'un grand nombre de ses entreprises membres utilise les transports aériens, soit en tant que passagers, soit en tant qu'expéditeurs ou transporteurs de fret, l'UECC fait appel à la Commission européenne et demande qu'elle tienne compte des observations suivantes lors d'une modification du règlement (CE) 2320/2002:

#### **1. Idées fondamentales du règlement**

L'objectif de la modification du règlement proposée par la Commission est de clarifier et simplifier les exigences juridiques et de parvenir à une meilleure harmonisation des procédures. Le règlement vise à accroître la sûreté générale de l'aviation civile. Le nouveau règlement cadre devrait donc uniquement définir les principes de base des mesures destinées à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, tandis que ses dispositions de mise en œuvre devraient fixer les modalités techniques et procédurales de ces actions. La Commission européenne et les Etats membres seraient ensuite invités à s'accorder sur les mesures concrètes.

#### **2. Évaluation de la modification proposée et demandes de l'UECC**

##### **2.1. Obtention et utilisation d'expertise**

L'UECC approuve et soutient les objectifs principaux de la Commission, à savoir la clarté, la simplification et l'harmonisation. Mais elle rejette l'observation qu'il n'est pas nécessaire de faire appel à des experts extérieurs (cf. page 4 de la justification de la proposition de modification). Dans son introduction (cf. page 2 de la justification), la Commission constate que la transposition rapide dans le droit communautaire a causé de divers problèmes qui ont préjudicié la mise en œuvre du règlement. Il est incompréhensible que la modification proposée répète cette erreur. L'expertise des milieux économiques et des aéroports concernés permet d'évaluer si les mesures proposées sont praticables. La consultation d'organisations, qui pour le moment s'effectue uniquement en dehors des procédures de définition, doit donc faire parti intégral du règlement. Il faut également que la consultation d'experts pour l'évaluation des mesures soit intégrée dans les procédures, notamment puisqu'il est probable que les dispositifs de sûreté seront encore renforcés après les événements survenus à Londres en été dernier.

## **2.2. Procédure parlementaire**

La Commission propose d'établir des règlements procéduraux et techniques à l'aide d'une procédure de comité. Cette procédure s'effectue uniquement entre la Commission et les représentants des Etats membres et reste en dehors du contrôle du Parlement. Vu la portée des décisions qui pourraient être prises pour la mise en œuvre de mesures de sûreté arienne, cette procédure n'est pas acceptable. Il est contraire aux règles de la démocratie qu'une seule institution tienne tout le pouvoir de législation, contrôle et sanction dans ses mains. Pour cette raison il est indispensable que le Parlement et le Conseil européens soient consultés.

## **2.3. Financement des mesures**

Le règlement ne contient aucune disposition sur le financement des mesures de sûreté exigées. La garantie de sûreté intérieure et extérieure d'un pays est une charge constitutionnelle de chaque Etat. Cette charge ne peut pas être accomplie sans avoir réglé la question des coûts causés par les obligations, mesures et réglementations. Etant donné que les Etats nationaux sont responsables pour la sûreté de leurs citoyens et installations, ils doivent fournir au moins une partie adéquate des moyens financiers. En 2002, d'après une enquête menée par la «Irish Aviation Authority», les 18 Etats participants ont dû dépensé environ 2.2 milliards d'euros pour les mesures de sûreté. L'enquête montre également que les modalités du financement des mesures de sûreté varient d'un pays à l'autre. Dans certains pays, ce sont les gouvernements qui se chargent des coûts. Dans d'autres pays, ce sont les opérateurs des aéroports qui payent. Ce déséquilibre cause de graves distorsions dans la concurrence au sein de l'UE et dans les échanges avec les pays tiers.

L'UECC demande donc que la Commission crée des réglementations claires pour le financement, par exemple en définissant les contributions publiques, qui doivent être uniformes pour l'ensemble de l'UE. Une réglementation uniforme pour tous les Etats membres s'impose afin d'éviter des distorsions dans la concurrence. La Commission a constaté que les contributions publiques au financement des mesures de sûreté arienne sont permises. Si un Etat national prescrit des obligations qui vont au-delà du présent règlement, il faut qu'il soit responsable de toutes ces dépenses supplémentaires afin de ne pas augmenter la charge pesant sur les entreprises.

L'UECC demande également que les redevances perçues pour des raisons de sûreté soient réellement utilisées à cette fin.

## **2.4. Principe de la proportionnalité**

Les mesures introduites pour renforcer la sûreté de l'aviation civile doivent être soumises à une analyse des coûts et des utilités. Les entreprises concernées doivent pouvoir donner leur avis sur les possibles effets de ces mesures. L'établissement de mesures de sûreté dans avoir eu recours à l'expertise économique et scientifique risque d'augmenter les dépenses d'une manière disproportionnée sans pour autant apportant le bénéfice souhaité. L'UECC demande donc une analyse d'efficacité avant d'entamer de telles mesures.

Breda, 15 septembre 2006