

Transport aérien: règles communes pour la sécurité de l'aviation civile

2001/0234(COD) - 20/09/2007 - Document de suivi

La Commission a présenté son second rapport concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n° 2320/2002 relatif à la sûreté de l'aviation civile. Ce second rapport couvre la période juillet 2005-décembre 2006 et se fonde en particulier sur les conclusions d'une cinquantaine de nouvelles inspections réalisées par la Commission. Il permet de dresser un bilan exhaustif de l'état de la sûreté dans l'Union européenne, quatre ans après l'entrée en vigueur de la législation européenne.

Depuis février 2004 (début des inspections), la Commission a réalisé 89 inspections dont 47 correspondent à de nouvelles inspections conduites entre juillet 2005 et décembre 2006 dans l'UE 25 et la Suisse. À ce jour, tous les États membres ont été inspectés de deux à cinq fois, que ce soit au niveau de l'autorité nationale compétente pour la sûreté de l'aviation civile ou au niveau aéroportuaire.

Inspections des autorités compétentes nationales : les premières conclusions dressées en 2005 peuvent être confirmées: si la transposition des obligations réglementaires est plutôt satisfaisante, l'efficacité du contrôle de qualité national est insuffisante dans une dizaine d'États membres : i) dans de nombreux États membres, les audits ne sont ni assez réguliers ni assez complets ; ii) la disponibilité en inspecteurs nationaux est globalement insuffisante pour mener avec une fréquence adéquate les tâches de contrôle de qualité ; iii) la performance du processus de rectification, c'est-à-dire la rapidité avec laquelle la correction des déficiences constatées est exigée, est variable (la durée moyenne de rectification des déficiences est légèrement supérieure à un an) ; iv) dans certains États membres, des sanctions ne sont prises qu'exceptionnellement.

Inspections des aéroports : les résultats des 23 nouvelles inspections initiales réalisées depuis juillet 2005 confirment les grandes lignes déjà identifiées dans le premier rapport de la Commission. Les principes fondamentaux comme l'inspection/filtrage à 100% des passagers et de leurs bagages à main, ainsi que des bagages de soute sont bien appliqués. Globalement, le niveau de sûreté dans l'Union européenne est donc élevé. Pour autant, le niveau de sûreté n'y est pas uniforme car des différences sensibles existent entre aéroports. Des défaillances sont encore régulièrement constatées, qui obèrent la qualité générale des mesures de sûreté : i) des procédures essentielles relatives au contrôle d'accès, à la protection des aéronefs, à l'inspection-filtrage des passagers et à la protection des bagages de soute font l'objet de déficiences récurrentes de gravité mineure ou moyenne; ii) les non-conformités par rapport à la réglementation européenne sont souvent plus graves en matière d'inspection filtrage du personnel, de fouille des aéronefs, d'inspection/filtrage des bagages à main et de fret ; iii) il existe un besoin d'harmonisation technique des équipements de sûreté ; iv) des dispositions de la réglementation sont apparues comme peu précises pour certains opérateurs ; v) l'effort de supervision, de formation et de sensibilisation au risque terroriste doit être accentué. Le rapport note que neuf inspections initiales sur dix conduisent encore à l'identification de déficiences graves ayant des répercussions sur la chaîne de sûreté.

Développements réglementaires en 2006. Plusieurs réglementations ont été adoptées en vue de combler les lacunes existantes mises en évidence par les inspections de la Commission : i) définition plus précise des procédures de sûreté auxquelles sont soumises les véhicules qui pénètrent dans des zones de sûreté à accès réglementé des aéroports; ii) fixation de règles mieux harmonisées concernant la sûreté du fret aérien ; iii) mise en œuvre d'une solution réglementaire visant à faire en sorte que les exigences juridiques communautaires n'entravent pas le progrès technologique dans le domaine de la sûreté aérienne ; iv) adoption d'un règlement de la Commission sur le risque constitué par les explosifs liquides, à la suite des événements survenus au Royaume-Uni le 10 août 2006.

En 2007, plusieurs pistes d'actions devraient en particulier être suivies:

1° Actions relatives à la performance du contrôle de qualité par les autorités compétentes des États membres :

- le contrôle de qualité des États membres a été identifié jusqu'ici comme le maillon faible dans l'architecture générale de la sûreté de l'aviation civile. Il doit être renforcé. En particulier, il est indispensable que les États conduisent des actions de contrôle de qualité à la hauteur des exigences communautaires et diffusent ces enseignements dans tous leurs aéroports. Ceci implique aussi de combiner la mobilisation des ressources humaines en inspecteurs nécessaires avec l'utilisation des pouvoirs d'exécution adéquats ;
- la coopération entre États membres dans le domaine de l'audit en vue de procéder à une évaluation régulière des opérateurs ayant une activité à l'échelle de l'UE pourra également être encouragée ;
- la Commission poursuivra pour sa part la conduite de ses inspections et des procédures d'infractions seront initiées lorsque nécessaire.

2° Actions relatives à l'amélioration du cadre réglementaire existant :

- en vue de renforcer la complémentarité des contrôles de qualité communautaire et nationaux, il conviendra de réviser les règlements (CE) n° 1486/2003 et n° 1217/2003. Il faudra préciser davantage les exigences relatives aux méthodes des audits nationaux, aux rectifications des déficiences ainsi que celles relatives à la proportionnalité du contrôle de qualité avec le système aéroportuaire national. La Commission étudie actuellement des propositions visant à améliorer les exigences de formation des agents de sécurité ;
- la Commission souhaite que le règlement (CE) n° 622/2003 soit amélioré régulièrement afin de modifier les exigences de sécurité chaque fois que le progrès technique ou le besoin de précisions supplémentaires au niveau communautaire le justifie ;
- de façon plus générale, la Commission a l'intention de réévaluer, sur la base de l'expérience pratique et d'évaluations actualisées des risques, la nécessité de maintenir la série d'exigences réglementaires dans le domaine de la sûreté aérienne. La révision de certaines des exigences actuelles, et leur éventuelle abolition ou redéfinition, ne pourront se faire sans l'adoption préalable de la proposition de la Commission d'un nouveau règlement-cadre simplifié et assoupli, qui suit actuellement son cours dans le processus législatif ;
- enfin, la mise au point de solutions pour étendre le concept intracommunautaire de sûreté à guichet unique aux pays tiers partageant le même point de vue et appliquant des normes de sûreté élevées équivalentes créerait des possibilités considérables en ce qui concerne la facilitation opérationnelle. La Commission travaille activement sur ce concept et espère obtenir de premiers résultats après l'adoption du nouveau règlement-cadre.