

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

2001/0234(COD) - 29/09/2008 - Document de suivi

Le présent document constitue le troisième rapport de la Commission sur la mise en oeuvre du règlement (CE) n° 2320/2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Le rapport couvre l'ensemble de l'année 2007 et comprend deux parties: la première analyse les rapports relatifs aux inspections menées par la Commission en 2007 (inspections de suivi incluses) et la seconde expose les mesures adoptées pour simplifier le processus de mise en oeuvre de la réglementation, en prenant mieux en compte les besoins des passagers et des entreprises du secteur.

Le rapport confirme que **la mise en oeuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile a continué de progresser** (elle partait d'une base déjà solide à l'échelle mondiale), même si des améliorations sont assurément encore possibles. Il expose également en détail l'approche volontariste adoptée par la Communauté pour mettre en place un système souple, pratique et harmonisé qui facilite la circulation des voyageurs et des marchandises dans un environnement aéroportuaire sûr.

Inspections : la Commission est tenue de vérifier que les États membres respectent bien la législation en matière de sûreté aérienne. À cet effet, elle mène: des inspections des autorités nationales compétentes; des inspections aéroportuaires, et des inspections de suivi pour s'assurer que les mesures correctives ont bien été mises en oeuvre. Entre février 2004 et décembre 2007, la Commission a réalisé 117 inspections au total, dont 28 en 2007. Entre 1 et 6 inspections aéroportuaires ont été réalisées dans chaque État membre (sauf en Bulgarie) et toutes les autorités nationales compétentes ont été contrôlées au moins une fois (sauf en Roumanie). La Suisse était, elle aussi, couverte par le programme communautaire, tandis que la Norvège et l'Islande sont, depuis décembre 2005, inspectées sur la base de dispositions parallèles de l'Autorité de surveillance de l'AELE.

D'une manière générale, le niveau de sûreté dans les aéroports européens est élevé – en particulier au regard des normes et pratiques internationales. Le taux de conformité s'est amélioré de presque 40% depuis les premières inspections et le nombre de défaillances graves continue de diminuer. Des progrès ont été constatés dans les «domaines clés» de la sûreté aérienne, à savoir la sûreté des aéroports, la sûreté des aéronefs et l'inspection/filtrage des passagers, des bagages de cabine et des bagages de soute. Malgré tout, les règles ne sont pas toujours respectées dans certains domaines d'importance, notamment ceux où le facteur humain joue un rôle essentiel. D'autres problèmes existent par ailleurs:

- certaines dispositions actuelles sont trop détaillées;
- les délais d'adaptation aux nouvelles exigences sont trop longs;
- les contrôles nationaux présentent des lacunes, et
- les autorités compétentes ne disposent pas de pouvoirs coercitifs suffisants.

Simplification du processus de mise en oeuvre : les inspections de la Commission ont révélé un certain nombre de difficultés liées à la mise en oeuvre de la réglementation. Les rapports annuels et les autres informations fournis par les États membres et les entreprises du secteur font état de problèmes similaires, les principaux étant:

- le manque de clarté ou le caractère excessif des dispositions actuelles;
- les différences entre les exigences des États membres, qui se traduisent par un manque d'harmonisation dans l'ensemble de la Communauté;
- le manque de transparence et une révision insuffisante;

- l'impression que les exigences opérationnelles ne sont pas suffisamment prises en compte;
- le manque de normalisation des exigences techniques;
- les différences entre les exigences de la Communauté et celles des pays tiers, en particulier les États-Unis, et
- la charge excessive de la répétition des dispositions, notamment en ce qui concerne les régimes d'inspection (de l'OACI et de la TSA en plus de l'UE), sur les ressources des États membres.

D'importants efforts ont été déployés pour traiter chacun de ces problèmes en 2007, l'objectif ultime étant de faciliter le déplacement des voyageurs dans l'ensemble des aéroports communautaires et d'alléger la charge qui pèse sur les entreprises du secteur sans compromettre la sûreté.

Défis à relever : la Commission annonce qu'elle a un programme de travail clair pour 2008, à savoir:

- parachever les nouvelles dispositions d'application;
- trouver de meilleurs moyens pour lutter contre la menace des explosifs liquides;
- trouver le meilleur mode de financement possible de la sûreté de l'aviation;
- poursuivre le programme d'inspection (notamment en participant, en qualité d'observateur, aux inspections menées aux États-Unis);
- instaurer de nouvelles normes techniques;
- aider les États membres à améliorer et à harmoniser les programmes nationaux de contrôle de la qualité;
- analyser les résultats des études, et
- faire avancer les accords avec des pays tiers.

La Commission estime que les considérations de sûreté doivent toujours primer. Toutefois, la participation active de groupes de parties intéressées, l'évaluation rigoureuse des nouvelles propositions et la révision périodique de la législation existante garantiront que le programme est élaboré en tenant pleinement compte des aspects pratiques et de l'expérience acquise.

Le futur programme consolidera les résultats obtenus en renforçant la sûreté des vols à destination et au départ de la Communauté, en protégeant les intérêts européens et en préservant la confiance du public dans le système de transport aérien. Le programme permettra de passer à une nouvelle étape importante dans le développement d'un régime global de sûreté du transport aérien qui tienne pleinement compte des besoins des passagers et des entreprises du secteur.