

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

2001/0234(COD) - 08/10/2009 - Document de suivi

La Commission a présenté son **quatrième rapport** concernant la mise en œuvre 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 la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2008.

Le rapport conclut que l'année 2008 a été marquée par **des avancées considérables** vers la mise en place d'un régime efficace de sûreté aérienne dans la Communauté européenne. Des enseignements ont été tirés et une réévaluation fondamentale a été effectuée sur la base de l'expérience acquise ces cinq dernières années dans la mise en œuvre du régime adopté en 2002 suite aux attaques terroristes du 11 septembre 2001 et le contrôle de son application. Pendant cette année, la coopération internationale s'est également renforcée et de nouveaux progrès technologiques ont été accomplis.

Les principaux constats sont les suivants :

1°) Inspections : conformément au règlement (CE) n° 2320/2002, la Commission effectue des inspections pour contrôler l'application des dispositions juridiques en matière de sûreté aérienne par les États membres. Il était nécessaire d'affiner les régimes d'inspection eux-mêmes, qui sont de trois types :

- **l'inspection d'une autorité nationale compétente** : la Commission a inspecté **neuf autorités** compétentes pendant l'année 2008. L'exercice 2008 a permis de démontrer l'existence de normes élevées dans cinq États et de normes raisonnables dans deux États. Les deux autres rapports n'étaient cependant pas satisfaisants. De manière générale, les programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile couvraient les dispositions juridiques de manière satisfaisante, mais omettaient fréquemment : i) les dispositions applicables aux petits aéroports pour lesquels des dérogations avaient été demandées au titre du règlement, ainsi que certaines exigences en matière de fret aérien ; ii) de mentionner la périodicité des mesures de contrôle et des contrôles de sûreté au sens communautaire du terme. Un certain nombre de programmes nationaux de formation à la sûreté ne comportaient aucune disposition adéquate en matière de sensibilisation générale et de formation continue. La plupart des défaillances concernaient toutefois la capacité à détecter et à corriger les manquements rapidement ;
- **l'inspection d'un aéroport** : dans les **dix aéroports inspectés** en 2008, les domaines les moins performants avaient trait aux contrôles d'accès et à l'inspection/filtrage du personnel. Dans l'ensemble, les normes de conformité des compagnies aériennes étaient moins élevées que celles des aéroports. La plupart des efforts supplémentaires devaient être réalisés dans les domaines du contrôle et de la fouille des aéronefs et de la protection des aéronefs. Les dispositions liées aux passagers et aux bagages de cabine étaient pour la plupart respectées de manière satisfaisante, bien que de graves déficiences dues à des facteurs humains aient été constatées dans certains des aéroports inspectés le suivi, en vue d'évaluer les mesures de correction des défaillances ;
- **les inspections de suivi** : **huit inspections de suivi** ont été effectuées dans des aéroports communautaires en 2008. Leurs conclusions ont révélé qu'un nombre plus élevé de défaillances avait été corrigé au moment de l'inspection de suivi par rapport aux autres années. Néanmoins, une série de défaillances graves (près de 13% de celles identifiées) n'avaient pas été correctement traitées au moment du retour des inspecteurs de la Commission. De manière générale, les défaillances qui pouvaient être corrigées par des changements structurels avaient été traitées de manière très efficace, tandis que celles impliquant des facteurs humains s'avéraient particulièrement difficiles à corriger.

La cohérence des conclusions des inspections a permis à la Commission d'identifier les faiblesses et d'en analyser les causes. Elle a ensuite pu proposer la nouvelle législation nécessaire ou déterminer les domaines à étudier ou à analyser plus en profondeur.

2°) Législation : bien que de nombreuses avancées législatives aient été accomplies en 2008, les modifications législatives ont été peu nombreuses. Ceci a permis aux États membres de **consolider les avancées réalisées les années précédentes**, notamment en ce qui concerne les dispositions les plus récentes relatives notamment au fret aérien.

Selon le rapport, les principales exigences législatives ont été clairement comprises et généralement mises en œuvre de manière satisfaisante dans les aéroports européens. Les degrés de conformité ont continué de s'améliorer, bien qu'à un rythme ralenti, et plusieurs États membres ont consacré davantage de ressources aux contrôles de conformité.

Il faut noter que :

- [le nouveau règlement-cadre \(CE\) n° 300/2008](#), qui abrogera et remplacera le règlement (CE) n° 2320 /2002 en avril 2010, a été publié en mars 2008. À la fin de l'année, les travaux concernant les deuxième et troisième niveaux des modalités d'application et les nouveaux textes relatifs aux inspections étaient à un stade avancé ;
- **le deuxième niveau** élabore le cadre en listant notamment les techniques de contrôle pouvant être utilisées pour les passagers, les bagages ou le fret, les catégories d'articles prohibés, et les critères pour conclure des accords avec des pays tiers. Sur la base de résultats d'essais positifs, la Commission avait initialement proposé d'inclure des dispositions permettant l'utilisation d'équipements de balayage corporel, selon des critères qui restent à préciser. Toutefois, le Parlement européen était d'avis qu'il fallait répondre à une série de questions liées aux droits de l'homme, à la santé et à la protection des données avant de pouvoir accepter cette proposition. La Commission a donc modifié le projet législatif afin de supprimer cette possibilité, en attendant une étude plus approfondie ;
- **le troisième niveau** fournira les conditions d'application détaillées et traitera les questions liées au caractère excessif de quelques dispositions dans certains domaines de la législation actuelle et aux failles en matière de sûreté dans d'autres domaines. Parmi les questions débattues figuraient les points suivants: i) éventuelle modification des exigences en matière de fouille et de contrôle des aéronefs, ii) suppression de l'obligation pour toutes les compagnies aériennes de transmettre des programmes de sûreté aux États membres pour approbation, iii) élaboration d'une liste d'articles prohibés convenue à l'échelle internationale et à jour, iv) développement de règles plus détaillées pour les services de restauration et de nettoyage, et v) élaboration de politiques pour le recrutement et la formation du personnel.

3°) Menaces émergentes : la réaction de la Communauté face à de nouvelles menaces émergentes a été remise en question de la même façon à la suite des graves perturbations dues à l'alerte de 2006 liée aux **explosifs liquides**. Des efforts accrus de coopération avec les constructeurs et les partenaires internationaux ont ainsi été menés en matière d'élaboration des procédures de contrôles de sûreté. Cela a donné un nouvel élan à l'action menée en vue de conclure un accord avec des pays tiers sur les procédures de reconnaissance. De plus, le fait de traiter la question liée à la menace potentielle des explosifs liquides a permis de renforcer la coopération internationale et les rapports avec les constructeurs. Cela devrait préparer la voie à un environnement plus souple en matière de sûreté aérienne pour les passagers qui voyagent d'un continent à l'autre tout en sensibilisant davantage les législateurs aux possibilités technologiques futures.

4°) Transparence : enfin, point fondamental pour l'ensemble du processus, la nécessité d'une plus grande transparence a été reconnue. Les restrictions d'accès à une grande partie des dispositions d'application

étaient considérées comme excessives, les citoyens ne pouvant pas accéder à des informations nécessaires pour leur permettre de prendre des décisions en connaissance de cause. À la suite de cela, les dispositions d'origine ont été immédiatement restructurées et on s'est engagé à garantir à l'avenir des niveaux d'accès adéquats.

Parallèlement, **les recours juridiques** ont donné lieu à une augmentation significative de la transparence, en communiquant avec le public et en offrant des occasions de débat. Le programme de travail n'a heureusement pas été perturbé par de nouvelles tentatives d'attentats majeurs contre des aéroports européens ou par la découverte de nouvelles techniques terroristes susceptibles de constituer une menace pour l'aviation civile.

5°) Dialogue avec les organismes internationaux et les pays tiers : la Commission participe régulièrement à des discussions sur la sûreté aérienne avec des organismes internationaux et des pays tiers sur une base bilatérale et multilatérale. Cela constitue une bonne occasion de partager des bonnes pratiques, de mettre en commun les expériences et de trouver des solutions globales aux problèmes de sûreté.

6°) Financement : la question du financement de la sûreté aérienne a été soulevée régulièrement. Les États membres sont généralement d'avis que le secteur devrait couvrir les coûts et avoir la liberté de les répercuter sur les passagers, tandis que le secteur et quelques députés européens sont en faveur d'une contribution supérieure de l'État. Dans le cadre de l'adoption du nouveau règlement-cadre (CE) n° 300 /2008, la Commission s'est engagée à fournir un rapport sur la question.

7°) Travaux futurs : le programme de travail de la Commission pour 2009 prévoit de:

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