

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

2001/0234(COD) - 10/12/2010 - Document de suivi

La Commission présente son cinquième rapport sur la mise en œuvre du règlement (CE) 2320/2002 sur les règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Conformément au règlement (CE) n° 2320/2002, la Commission est tenue d'effectuer des inspections dans les administrations des États membres chargées de la sûreté aérienne et dans les aéroports de l'UE.

Le rapport couvre la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2009.

Premières inspections d'aéroports : 19 inspections de ce type ont été menées pendant l'année 2009, soit près du double par rapport à 2008. Le pourcentage global de mesures de base jugées conformes a encore légèrement augmenté et s'établit à 85%. Les défaillances constatées concernaient, dans l'ensemble, les mêmes points que lors des inspections précédentes et étaient souvent dues à des facteurs humains.

Les principales faiblesses relevées dans les aéroports inspectés en 2009 se rapportaient à la **qualité de l'inspection/filtrage du personnel**, aux dispositions régissant l'utilisation par le personnel d'articles interdits et à la **mise en œuvre des exigences de sûreté du fret**. Ainsi, les membres du personnel n'étaient pas toujours tenus d'enlever leur veste avant une inspection/filtrage et les fouilles manuelles pratiquées sur le personnel ne respectaient pas la même procédure que pour les passagers. Par ailleurs, plusieurs aéroports n'ont pas mis en œuvre les procédures nécessaires pour désigner les membres du personnel officiellement autorisés à emporter des articles prohibés dans les zones de sûreté à accès réglementé.

Les sept inspections concernant la sûreté du fret ont révélé des problèmes, parmi lesquels des programmes de sûreté de mauvaise qualité et le choix de méthodes d'inspection filtrage qui n'étaient pas le mieux adaptées à la nature des marchandises. D'autres défaillances fréquentes concernaient les exigences en matière d'introduction de liquides dans la zone de sûreté à accès réglementé (telles que l'utilisation de sacs plastique à témoin d'intégrité adéquats), la protection insuffisante des bagages dans la zone de tri, la fouille des véhicules et les normes techniques applicables aux équipements.

Le respect des prescriptions relatives aux passagers et aux bagages de cabine était généralement bien assuré même si, dans certains cas, le pourcentage de fouilles aléatoires n'était pas constant et/ou que la qualité de la fouille manuelle des passagers n'était pas totalement satisfaisante. Le respect des prescriptions relatives aux bagages de soute était très élevé bien que, dans un cas, des chiens aient été utilisés pour inspecter des bagages de soute alors que la législation en vigueur à l'époque ne l'autorisait pas.

Des problèmes ont été constatés en matière de contrôle d'accès aux locaux de restauration et de nettoyage. En ce qui concerne les transporteurs aériens, les points demandant le plus d'efforts supplémentaires étaient la fouille et la vérification des aéronefs et les procédures à appliquer concernant les bagages enregistrés trop tard pour être traités selon les procédures standard (rush bags).

Les recommandations de mesures correctives formulées par la Commission ont dans l'ensemble fait l'objet d'un suivi satisfaisant, mais les conclusions des inspecteurs confirment **l'importance d'un régime d'inspection rigoureux** pour l'UE et d'un contrôle de qualité suffisant à l'échelon des États membres.

Dossiers en suspens et poursuites judiciaires : 20 dossiers (14 aéroports et 6 autorités compétentes) ont pu être classés au cours de l'année 2009. Au total, 17 autorités compétentes et 20 dossiers d'inspection aéroportuaire étaient toujours en suspens à la fin de l'année. Aucune procédure au titre de l'article 15

n'était ouverte au début de l'année et aucune n'a été lancée en 2009. Au total, trois procédures d'infraction étaient en cours à la fin de 2009.

La Commission continuera à mettre tout en œuvre pour que toutes les dispositions juridiques soient **pleinement et correctement mises en œuvre**, en entamant s'il y a lieu des procédures formelles d'infraction.

Évaluation par les États membres: l'harmonisation des régimes de contrôle de conformité dans l'UE se révèle difficile depuis le lancement du programme en 2003. En effet, l'interprétation des termes, l'élaboration des méthodes et les exigences en matière de rapports divergent selon les États membres. La situation s'est améliorée au fil du temps, mais elle reste perfectible. Un certain nombre de divergences entre les résultats des contrôles de conformité nationaux et les constatations résultant des inspections de la Commission s'expliquent par le manque d'harmonisation, de sorte que le degré de conformité observé par la Commission est souvent inférieur à ce que laissent entendre les rapports nationaux

Législation: le rapport note que peu d'actes législatifs nouveaux ont été publiés en 2009 dans le domaine de la sûreté de l'aviation, mais que d'importants travaux ont été accomplis pour préparer le nouveau train de mesures dans la perspective de l'échéance d'avril 2010.

Par ailleurs, d'autres travaux ont été lancés en vue d'élaborer de **nouvelles règles sur l'inspection/filtrage des liquides**, l'utilisation de chiens pour l'inspection/filtrage de sûreté dans l'aviation et l'utilisation de détecteurs de métaux pour l'inspection-filtrage de certains types de fret spécialisés.

En 2009, la Commission et les États membres ont axé l'essentiel de leurs travaux sur les détails du paquet de mise en œuvre et les nouveaux règlements relatifs à l'inspection et au contrôle de qualité.

Essais : un certain nombre d'essais ont été menés pendant l'année 2009. Ils concernaient l'utilisation de **scanners de sûreté** pour l'inspection/filtrage des passagers et du personnel et l'utilisation de chiens pour l'inspection/filtrage de sûreté. La Commission a été informée des résultats des essais relatifs à l'utilisation de scanners afin d'en tenir compte lors de l'élaboration du rapport prévu sur l'utilisation de ce type d'équipement. Les informations concernant les essais réalisés avec des chiens ont été prises en considération pour l'élaboration d'une future proposition législative.

Pays tiers : la Commission a poursuivi activement le dialogue avec les États-Unis sur la problématique de la sûreté aérienne au sein de diverses instances, dont le groupe de **coopération entre l'UE et les États-Unis** en matière de transport, permettant de faire progresser les **travaux sur le contrôle de sûreté unique**. La Commission est également intervenue à plusieurs reprises lorsque des États membres ont fait part d'inquiétudes particulières concernant de nouvelles exigences de sûreté de la part des États-Unis, qui semblaient faire trop peu de cas des dispositifs de sûreté rigoureux déjà mis en place par l'UE.

Le rapport note enfin que l'incident du vol 253 de Northwest Airlines reliant Amsterdam Schiphol à Detroit dans les tout derniers jours de l'année, rappelle une nouvelle fois que les groupements extrémistes continuent de considérer l'aviation civile comme une cible et chercheront toujours à échapper à la détection par les techniques d'inspection/filtrage actuelles. Il convient dès lors de **réexaminer constamment l'adéquation des techniques d'inspection/filtrage** et poursuivre une coopération étroite avec les partenaires internationaux. La Commission maintiendra et, au besoin, amplifiera son programme sur ces deux points essentiels.