

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 19/10/2011 - Document de suivi

La Commission a présenté son rapport annuel (2010) concernant la mise en œuvre du Règlement (CE) n° 300/2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Conformément au règlement, la Commission est tenue d'effectuer des inspections des administrations des États membres chargées de la sûreté aérienne et dans les aéroports de l'UE.

Inspections des autorités nationales compétentes : pendant l'année 2010, la Commission a inspecté cinq autorités compétentes qui avaient toutes déjà fait l'objet d'une inspection de la Commission. Les anomalies les plus courantes en 2010 ont concerné le défaut d'alignement complet des programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile et des programmes nationaux de contrôle de la qualité avec le nouveau cadre formé par le règlement (CE) n° 300/2008.

- En ce qui concerne la mise en œuvre des mesures, la capacité de détecter et de corriger rapidement les manquements s'est encore révélée insuffisante dans certains États membres. Certains avaient omis de contrôler tous les aspects de la législation et certains aéroports n'ont pas été inspectés pendant de longues périodes.
- Les mesures de suivi ont quelquefois été insuffisantes ou n'ont pas été exécutées, et il n'était pas rare d'observer d'importants retards dans la correction des défaillances.
- Tous les États membres disposaient d'un régime de sanctions, mais celles-ci n'ont pas toujours été suffisamment rigoureuses ni appliquées de manière à produire un effet dissuasif.

Inspections des aéroports : Dix-neuf premières inspections d'aéroports ont été menées pendant l'année 2010, soit le même nombre qu'en 2009. **Le pourcentage global de mesures de base jugées conformes en 2010 était proche de 80%.** Les défaillances constatées étaient souvent dues à **des facteurs humains**.

- Les cas de non-conformité aux **mesures traditionnelles** relevés dans les aéroports inspectés en 2010 se rapportaient principalement à la qualité de l'inspection/filtrage du personnel et des passagers et à la mise en œuvre des exigences de sûreté du fret. Les fouilles manuelles pratiquées sur le personnel et les passagers, notamment, ne respectaient pas toujours les normes de base communes; celles-ci ont été définies en détail dans le nouveau cadre réglementaire à des fins de clarification.
- Dans le **domaine du fret**, la plupart des défauts de conformité se rapportaient au choix des méthodes d'inspection/filtrage les plus adaptées en fonction de la nature de la cargaison, et des normes pour leur application. Il devrait être remédié aux problèmes liés au facteur humain en améliorant la formation et les contrôles.
- Certaines **mesures supplémentaires prévues par le nouveau cadre réglementaire** n'avaient pas encore été pleinement mises en œuvre dans les aéroports inspectés durant la période juin-décembre 2010. Des cas de non-conformité ont été constatés concernant les méthodes et normes d'inspection /filtrage des approvisionnements de bord et des fournitures d'aéroport, les procédures d'accréditation pour le personnel devant être exempté d'inspection/filtrage et l'évaluation du niveau de risque pour déterminer la fréquence des patrouilles dans les aéroports. Les autorités compétentes des États membres devraient poursuivre activement la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions.
- Enfin, dans certains aéroports inspectés durant l'année 2010, des problèmes ont été constatés concernant le **contrôle de l'accès aux zones de sûreté** à accès réglementé, la mise en relation des passagers et des bagages de soute, les méthodes d'inspection/filtrage des bagages non accompagnés et les normes applicables aux équipements servant aux contrôles de sûreté.

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. 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. Au total, cinq procédures d'infraction étaient encore en cours à la fin de 2010.

Législation : sur le plan législatif, d'autres dispositions d'exécution détaillées ont été adoptées en 2010 pour garantir une mise en œuvre harmonieuse du nouveau règlement de base (CE) n° 300/2008. En outre, des normes de base communes ont été définies concernant deux nouvelles méthodes d'inspection/filtrage pour la sûreté de l'aviation civile.

En réponse aux incidents concernant le fret aérien de la fin du mois d'octobre 2010 (explosifs cachés dans des cartouches d'encre en provenance du Yémen et engins incendiaires envoyés via les services du courrier postal de l'UE), la réunion du Conseil du 8 novembre 2010 a demandé à la présidence de l'UE représentant le Conseil de l'UE et à la Commission de créer un **groupe de travail de haut niveau ayant pour mission de rechercher des moyens de renforcer la sûreté du transport aérien de fret**. Le groupe de travail de haut niveau a présenté son rapport et son plan d'action au Conseil Transport et au Conseil JAI le 2 décembre 2010, qui les ont approuvés.

De tout temps, on a considéré le fret et le courrier en correspondance comme des chargements à faible risque lorsqu'ils transitaient par des aéroports de l'UE. À la lumière de l'incident susmentionné sur un vol en provenance du Yémen, le rapport recommande **d'accélérer l'adoption de mesures visant à renforcer la sûreté du transport aérien de fret et de courrier en provenance de pays tiers**, en favorisant une approche fondée sur les risques et en tenant compte de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, qui est régie par la législation de l'UE et qui constitue un principe général en vertu des règles de l'OACI.

En réponse à l'incident concernant l'envoi d'engins incendiaires via les services postaux de l'UE, le rapport recommande en outre de **renforcer et d'harmoniser davantage le système actuel de sûreté du fret et du courrier dans l'UE**.

Dans les deux cas, les mesures proposées devraient être mises en œuvre de la façon suivante:

- en trouvant des moyens d'étendre le régime de l'UE en matière d'agents habilités et de chargeurs connus par la possibilité d'une approbation ou d'une validation indépendante d'entreprises de ce type établies dans des pays tiers;
- en analysant plus avant et, si nécessaire, en améliorant les méthodes et techniques d'inspection /filtrage;
- en tirant parti de la coopération en matière de renseignement et d'application de la législation qui devrait aboutir à une évaluation commune des menaces en matière de sûreté aérienne dans l'UE et
- en renforçant les normes mondiales en matière de cadres juridiques et de développement des capacités.

À noter enfin que la Commission a pris part à l'une des inspections effectuées dans un aéroport des États-Unis pour évaluer la possibilité d'un futur accord sur un contrôle de sûreté unique.