

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 24/07/2012 - Document de suivi

Conformément au règlement (CE) n° 300/2008, le présent rapport décrit les activités d'inspection des administrations des États membres chargées de la sûreté aérienne, des aéroports, des opérateurs et des entités, réalisées par la Commission au cours de 2011 et rappelle l'évolution dans le domaine de la législation, des essais et études, et des relations internationales.

Inspections: au cours de l'année 2011, **la Commission a contrôlé dix autorités compétentes**, qu'elle avait déjà toutes inspectées précédemment.

Pour plusieurs États membres, ces inspections ont fait apparaître des améliorations notables.

- **Les anomalies les plus courantes en 2011 étaient similaires à celles de 2010** et concernaient 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 États membres n'avaient pas surveillé tous les aspects requis de la législation et les activités de suivi étaient parfois inadéquates. Les États membres avaient tous prévu des **sanctions** dans leur législation, mais ils ne les appliquaient pas toujours en cas de retard à corriger les défaillances.

Dix-neuf premières inspections d'aéroports ont été menées pendant l'année 2011, soit le même nombre qu'en 2010. **Le pourcentage global de mesures de base jugées conformes en 2011 était de 80%**, et donc identique au taux de conformité en 2010. Si, dans l'ensemble, un degré élevé de sûreté continue d'être assuré dans l'UE, les inspections de la Commission ont révélé **certaines lacunes**.

- **Pour ce qui est des mesures traditionnelles**, les manquements constatés dans le domaine de l'inspection/filtrage du personnel et du fret découlaient généralement de problèmes liés au **facteur humain**. Les cas de non-conformité se rapportaient principalement à la qualité de l'inspection /filtrage du personnel et à la mise en œuvre de certaines exigences de sûreté du fret. **La mauvaise qualité des fouilles manuelles du personnel demeurait notamment un problème**.
- 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. Ces problèmes devraient donner lieu à une formation plus approfondie et à une surveillance accrue, en attendant que de nouvelles technologies et/ou procédures apportent des solutions.
- **En ce qui concerne les autres mesures** mises en œuvre en vertu du nouveau cadre juridique, **d'autres défauts de conformité** ont été trouvés concernant les patrouilles aéroportuaires, l'évaluation des risques et l'inspection/filtrage des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports. Les autorités compétentes des États membres devraient poursuivre activement la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions.

Les recommandations de mesures correctives formulées par la Commission ont dans l'ensemble fait l'objet d'un suivi satisfaisant et 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 correctement mises en œuvre, en recourant au **système de l'évaluation par les pairs** qu'elle a établi et en entamant s'il y a lieu des procédures formelles d'infraction.

Dans le domaine législatif, d'autres règles de mise en œuvre détaillées ont été adoptées au cours de 2011, principalement pour permettre le déploiement de scanners de sûreté dans certaines conditions et pour augmenter la sûreté du fret et du courrier transporté dans l'UE. Ces mesures, et d'autres encore, sont présentées au niveau international lors des contacts avec les organisations internationales et les pays tiers afin de renforcer les normes de sûreté de l'aviation au niveau mondial.