

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 23/07/2015 - Document de suivi

La Commission a présenté son rapport annuel 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. Le rapport couvre la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2014.

Le rapport constate **qu'un degré élevé de sûreté aérienne continue d'être assuré dans l'UE** afin de protéger l'aviation civile des actes d'intervention illicite.

Inspections : les inspections de la Commission ont confirmé **un niveau stable de respect des exigences de l'UE** en matière de sûreté aérienne.

- Au total, **neuf autorités compétentes** ont été inspectées en 2014. Pour la plupart des États membres, ces inspections ont fait apparaître des améliorations notables par rapport aux inspections précédentes. Les déficiences les plus couramment décelées concernaient principalement des **incohérences mineures** dans l'alignement complet des programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile et des limites observées dans la mise en œuvre des programmes nationaux de contrôle de la qualité.
- **Vingt-cinq premières inspections d'aéroports** ont été menées pendant l'année 2014, soit le même nombre qu'en 2013. Comme par le passé, la plupart des déficiences constatées découlaient de **facteurs humains**. Elles sont survenues surtout dans les domaines de l'inspection/filtrage et de la sûreté des aéronefs, ainsi que dans la mise en œuvre de certaines obligations en matière de sûreté du fret. Le **renforcement de la formation et du contrôle** devrait permettre de remédier aux déficiences liées au facteur humain.

En revanche, par rapport aux années précédentes, l'année 2014 a été marquée par des améliorations dans le respect des exigences relatives aux contrôles de sûreté des fournitures destinées aux aéroports et des approvisionnements de bord.

Les recommandations de mesures correctives formulées par la Commission ont globalement fait l'objet d'un **suivi satisfaisant**, mais les conclusions des inspections 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 poursuivra ses efforts pour que toutes les dispositions juridiques soient pleinement et correctement mises en œuvre, en entamant s'il y a lieu des procédures d'infraction.

Législation et autres instruments : dans le prolongement du processus de consolidation engagé en 2013, la Commission a adopté, en juin 2014, de nouvelles dispositions d'application visant **à clarifier, à harmoniser et à simplifier davantage** certaines mesures et règles de sûreté aérienne ([règlement d'exécution \(UE\) n° 687/2014 de la Commission](#)). Les États membres et les parties prenantes ont accueilli favorablement ces modifications qui devraient permettre d'éviter des interprétations divergentes de la législation.

Le nouveau train de mesures prévoyait également **d'aligner le programme douanier relatif aux opérateurs économiques agréés et le régime de sûreté aérienne pour les agents habilités et les chargeurs connus**. Cette mise en adéquation permet la reconnaissance mutuelle de certaines activités réalisées par les autorités respectives, facilitant ainsi la tâche du secteur d'activité concerné et des autorités publiques tout en maintenant les niveaux de sûreté actuels.

À l'issue de l'évaluation des risques dans l'UE centrée sur les risques liés aux passagers, des efforts ont été accomplis pour **renforcer encore les capacités de détection des explosifs**. L'une des principales modifications adoptées en 2014 concerne le recours à des techniques spécialisées pour la détection des explosifs dissimulés sur les passagers. Ces efforts ont abouti à des dispositions législatives définissant l'utilisation d'équipements de détection de traces d'explosifs pour l'inspection/filtrage des passagers, des bagages et du fret ([règlement d'exécution \(UE\) n° 278/2014 de la Commission](#)). L'utilisation d'équipements de détection de traces d'explosifs pour l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine deviendra **obligatoire à partir de septembre 2015**. Dans le même temps, deux séries supplémentaires d'évaluations des risques liés au fret aérien ont été réalisées.

La nouvelle réglementation d'exécution en matière de sûreté aérienne adoptée en 2014 devrait permettre de préciser davantage le cadre juridique en vertu du règlement (CE) n° 300/2008 et de ses dispositions d'application.

Initiatives nouvelles : des progrès significatifs ont également été réalisés dans l'un des dossiers les plus importants et les plus ambitieux, à savoir **la feuille de route pour le développement de technologies dans le domaine de la sûreté aérienne**. Pour ce qui est du fret, la Commission continue de travailler étroitement avec les États membres afin de négocier la mise en œuvre d'une analyse du système d'informations anticipées sur les marchandises. Dans ce contexte, elle a poursuivi sa coopération avec les autorités douanières.

Dialogue avec les organismes internationaux et les pays tiers : sur la scène internationale, la Commission a participé à tous les **forums et manifestations** pertinents de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), lors desquels elle a continué à jouer un rôle important en termes de **coordination de la position et de la stratégie de l'UE** en ce qui concerne la politique de sûreté aérienne au niveau international.

La Commission poursuit un dialogue engagé avec des partenaires importants parmi les pays tiers et les organisations régionales. L'accent a été mis en particulier sur les activités de **sensibilisation dans la région africaine** afin de faciliter la bonne mise en œuvre des exigences en matière de fret et de courrier à destination de l'UE.