

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 08/07/2016 - 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 2015.

Les principaux constats du rapport sont les suivants :

Inspections : la Commission a poursuivi le quatrième cycle d'inspections dans les administrations des États membres chargées de la sûreté aérienne et dans les aéroports de l'UE. Le rapport conclut qu'en 2015, **les niveaux de respect de la législation sont restés stables**. Il n'a pas été nécessaire d'exclure temporairement des aéroports de l'UE du système de contrôle de sûreté unique de l'UE pour des motifs de déficiences sévères.

- **Au total, onze autorités compétentes ont été inspectées pendant l'année.** 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 en 2015 concernaient principalement des lacunes 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. Les mesures correctives mises en œuvre après la détection de déficiences étaient satisfaisantes dans la plupart des États membres inspectés en 2015 et tous les États membres disposaient de mesures répressives adéquates.
- **Vingt premières inspections d'aéroports ont été menées pendant l'année 2015.** Le pourcentage global de mesures de base jugées conformes était de **80 %** en 2015, soit un taux pratiquement inchangé par rapport aux années précédentes. La plupart des déficiences constatées continuent de résulter de **problèmes liés au facteur humain**. Elles surviennent surtout dans la mise en œuvre concrète de certaines mesures d'inspection/filtrage renforcé pour les bagages de cabine ainsi que pour l'inspection/filtrage du personnel et du fret. Les **fouilles de sûreté** des aéronefs sont un autre domaine où des efforts supplémentaires doivent être faits.
- En 2015, les **niveaux de conformité**, déjà relativement bons en 2014, ont encore augmenté en ce qui concerne les fournisseurs habilités d'approvisionnements de bord.

Approche fondée sur les risques : la fin de l'année a été marquée par l'élévation des niveaux d'alerte en matière de sûreté dans plusieurs États membres en raison de l'incident Metrojet dans la région du Sinaï et des attentats de Paris. Leur impact sur les différents modes de transport, y compris l'aviation, a été considérable. La situation de risque a confirmé les choix politiques de la Commission, à savoir :

- poursuivre les travaux en cours sur le **renforcement des capacités de détection des explosifs** aux points de contrôle de sûreté des passagers et des moyens d'inspection/filtrage du fret aérien ;
- **parvenir à un bon équilibre entre le niveau le plus élevé possible de sûreté et d'autres éléments importants**, tels que le confort des déplacements, le respect de la vie privée et la protection des données à caractère personnel, et la facilitation des facteurs opérationnels.

Législation : l'aviation étant une cible de choix pour les groupes terroristes, la Commission et les États membres procèdent à un ajustement constant des mesures d'atténuation des risques, de manière à assurer le niveau de sûreté le plus élevé tout en réduisant au maximum les effets négatifs sur les activités :

- en 2015 sont entrées en vigueur des mesures visant à renforcer considérablement les capacités de détection des explosifs aux points de contrôle de sûreté des passagers dans les aéroports en ce qui

concerne les bagages de cabine, à savoir le [règlement d'exécution \(UE\) 2015/187 de la Commission](#) en ce qui concerne l'inspection/filtrage des bagages de cabine et la décision d'exécution de la Commission C(2015) 561 sur cette même question.

- en novembre 2015, la Commission a adopté le [règlement \(UE\) 2015/1998](#) et la décision d'exécution C(2015) 8005 qui fixent des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté aérienne. Ces nouveaux actes consolident les précédents et clarifient certaines exigences en tenant compte de l'expérience pratique acquise et des évolutions technologiques.
- **la base de données sur les agents habilités et les chargeurs connus** est le principal outil juridique et le seul qui doit être utilisé depuis le 1^{er} juin 2010 par les agents habilités, qui consultent la base de données avant d'accepter des chargements d'un autre agent habilité ou d'un chargeur connu. À la fin de 2015, la base de données contenait environ 14.000 enregistrements d'agents habilités, de chargeurs connus, de validateurs indépendants et de transporteurs aériens autorisés à transporter du fret et du courrier dans l'UE au départ d'aéroports de pays tiers. Son taux de disponibilité cible de 99,5 % a été constamment respecté en 2015.

Dialogue avec les organismes internationaux et les pays tiers : dans le contexte de l'élévation de la situation de risque, la Commission a **étendu le «contrôle unique de sûreté» au Canada et au Monténégro** et a poursuivi ses efforts en vue d'établir des règles harmonisées au niveau international grâce à la **coopération avec les États-Unis** et d'autres partenaires ayant la même approche de la sûreté aérienne.

La Commission a également participé à toutes les manifestations pertinentes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et aux réunions de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) portant sur le fret aérien.

En étroite coopération avec les services de la coopération au développement et de la politique de voisinage de l'UE, **des programmes de renforcement des capacités dans le domaine de la sûreté aérienne dans les pays tiers** ont été mis en place et seront mis en œuvre à partir de 2016. Les pays d'Afrique et du Moyen-Orient, ainsi que les pays voisins de l'Union européenne et les États d'Asie centrale seront les premiers à bénéficier d'une assistance.