

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 15/12/2017 - 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 2016.

Les principaux constats du rapport sont les suivants:

Inspections: en 2016, la Commission a démarré le cinquième cycle d'inspections des autorités compétentes. Au total, **huit 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 courantes en 2016 concernaient des **lacunes dans la mise en œuvre des programmes nationaux de contrôle de la qualité**. Certains États membres n'ont pas vérifié de manière satisfaisante l'adéquation et la mise en œuvre des programmes de sûreté des aéroports, des transporteurs aériens et des organismes habilités, n'ont pas suivi avec la régularité prévue les transporteurs aériens étrangers et n'ont pas appliqué intégralement certaines des méthodes de contrôle de conformité imposées par le règlement.

Par ailleurs, **26 premières inspections d'aéroports** ont été menées pendant l'année 2016. Les résultats des inspections témoignent des efforts accomplis par les autorités compétentes. La majorité des exigences de sûreté ont été **correctement mises en œuvre**. Le niveau de l'indice de conformité pour les principaux domaines de sûreté aérienne est resté stable, autour de 80%.

Cependant, des **progrès restent à réaliser** dans les domaines du contrôle d'accès, de l'inspection/filtrage du personnel et des bagages de cabine et des fouilles de sûreté des aéronefs.

L'année 2016 a de nouveau révélé **des niveaux de conformité élevés** en matière de contrôle des bagages de soute, des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports, de la formation et des équipements de sûreté.

28 dossiers d'inspection (16 dossiers concernant l'inspection d'aéroports et 12 concernant l'inspection d'autorités compétentes) ont pu être classés. Au total, des dossiers d'inspection relatifs à 8 autorités compétentes et à 21 aéroports étaient toujours en suspens à la fin de l'année.

Approche fondée sur le risque et législation: l'année 2016 a vu une **forte hausse des niveaux de menace terroriste** en général et dans le domaine de l'aviation civile, marquée par les attentats terroristes perpétrés dans les aéroports de Bruxelles et d'Istanbul.

Après l'attentat de Bruxelles, la Commission a convoqué les États membres à une session extraordinaire du **comité de réglementation pour la sûreté de l'aviation civile**.

Le comité a conclu que, s'il était nécessaire de protéger les zones publiques des aéroports, là où les attentats ont eu lieu, les mesures prévues pour la protection des zones de sûreté à accès réglementé des aéroports ne convenaient pas pour les **contrôles aux points d'entrée des terminaux**. Ces zones doivent rester publiques et des mesures doivent être prises en fonction des évaluations des risques à l'échelle locale, impliquant toutes les autorités et parties prenantes concernées.

L'objectif est de **maintenir l'équilibre** entre les besoins en matière 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.

En vue de garantir la mise en œuvre de mesures de protection proportionnées et fondées sur le risque, 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 minimum les effets négatifs sur les activités.

En novembre 2016, la Commission a adopté le [règlement \(UE\) 2016/2096](#) modifiant le règlement (UE) n° 1254/2009 concernant certains critères permettant aux États membres de **déroger aux normes de base communes** en matière de sûreté de l'aviation civile et d'adopter d'autres mesures de sûreté. Ce règlement a clarifié l'obligation d'évaluation des risques et d'être plus précis sur les types d'opérations de certaines catégories de trafic aérien.

La Commission estime que **l'échange d'expériences et de bonnes pratiques** est un élément clé du renforcement effectif de la sûreté. Elle contribue à l'objectif de prévenir les menaces terroristes contre l'aviation civile grâce à la **coopération** qu'elle entretient avec l'OACI et en particulier à travers son initiative relative à la sûreté dans l'aviation civile en Afrique et dans la péninsule arabique (projet CASE).