

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 16/04/2019 - 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 2017.

L'année 2017 a été marquée par de nouvelles préoccupations liées à la menace mondiale que constituent les engins explosifs improvisés (EEI) dissimulés dans des dispositifs électroniques ayant fait l'objet de manipulations frauduleuses. Les autorités américaines et britanniques ont interdit tous les appareils électroniques personnels de taille supérieure à celle d'un téléphone portable en cabine sur les vols au départ d'aéroports situés dans certains pays du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord. La cybersécurité et la protection des zones publiques des aéroports sont restées une priorité.

Inspections

La Commission a poursuivi son cinquième cycle d'inspections des autorités compétentes en 2017. Au total, 9 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 2017 concernaient des lacunes dans la mise en œuvre des programmes nationaux de contrôle de la qualité. Certains États membres 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.

Les États membres inspectés ont cependant, pour la majorité d'entre eux, aligné les programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile avec la législation de l'Union, ils ont mis en œuvre la plupart des exigences relatives à la formation en matière de sûreté, respecté la fréquence minimale d'inspection des mesures de sûreté dans les aéroports et veillé à ce que les déficiences constatées soient corrigées dans les délais établis.

En ce qui concerne les aéroports, les résultats des inspections témoignent des efforts accomplis par les autorités compétentes et le secteur. La majorité des exigences de sûreté ont été correctement mises en œuvre; le niveau de conformité pour les principaux domaines de sûreté aérienne est resté stable, autour de 80 %.

La plupart des déficiences constatées restent liées au facteur humain. En particulier, certaines dispositions relatives au contrôle d'accès, à l'inspection/au filtrage du personnel et des bagages de cabine nécessiteront des efforts soutenus de la part des autorités compétentes, des parties prenantes du secteur et de la Commission. Les fouilles de sûreté des aéronefs sont un autre domaine où des efforts supplémentaires doivent être faits.

L'évaluation d'un aéroport des États-Unis (l'aéroport international de Charlotte-Douglas) a confirmé que la mise en œuvre des mesures de sûreté des États-Unis reste du même niveau que la mise en œuvre de la législation européenne en matière de sûreté aérienne.

Législation, essais, études

Le rapport note en particulier ce qui suit :

- 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 mai 2017, la Commission a adopté le règlement d'exécution (UE) 2017/815 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 en ce qui concerne la clarification, l'harmonisation et la simplification de certaines mesures de sûreté aérienne spécifiques ;

- deux essais menés aux Pays-Bas et en France se sont achevés au cours de l'année 2017. Ils portaient sur le recours à des équipements de nouvelle génération pour l'inspection/le filtrage des bagages de cabine sans qu'il faille en extraire les ordinateurs portables, et sur le recours à des équipements d'analyse des chaussures détectant à la fois la présence de métaux et de matières explosives en combinaison avec des portiques de détection des métaux et des scanners de sûreté. Les deux essais ont donné des résultats positifs et il sera envisagé d'inclure celui relatif aux équipements d'analyse des chaussures dans une modification de la législation en 2018 ;

- fin 2017, la DG MOVE a commandé une étude afin d'analyser les avantages notamment économiques dans le cadre des dispositions existantes relatives au contrôle unique de sûreté entre l'UE et les États-Unis d'Amérique, entre l'UE et le Canada et entre l'UE et le Monténégro. Si l'étude confirme l'importance des avantages qu'apporte le contrôle unique de sûreté, cela pourrait constituer un encouragement pour engager des pourparlers avec les principaux partenaires de l'UE concernant le contrôle unique de sûreté. L'étude sera achevée en septembre 2018 ;

- pour ce qui est du fret, la Commission a continué de travailler étroitement avec les États membres afin de préparer la mise en œuvre d'un système d'analyse d'informations anticipées sur les marchandises, avant chargement (PLACI).

Dialogue avec les organismes internationaux et les pays tiers

La Commission a poursuivi ses efforts pour renforcer la sûreté aérienne à travers le monde, grâce à la coopération mise en place depuis longtemps avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et à son projet de renforcement des capacités CASE pour l'Afrique et le Moyen-Orient.

Au niveau de l'OACI, une task force chargée d'examiner la question du transport des appareils électroniques portatifs à bord d'un aéronef a été mise en place avec le ferme soutien des États membres et de la Commission. La task force s'est réunie en juillet à Paris et a formulé un certain nombre de recommandations sur la manière d'atténuer la menace que représentent les explosifs dissimulés, sans avoir à interdire des articles tels que les appareils électroniques portatifs.

À l'occasion du dialogue sur les transports avec Singapour (juin 2017), un accord administratif a été signé afin de témoigner d'un engagement continu en faveur de la concrétisation du contrôle unique de sûreté entre l'Union européenne et Singapour.