

Informations de base	
2005/0191(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Sécurité de l'aviation civile Abrogation Règlement (EC) No 2320/2002 2001/0234(COD) Subject 3.20.01.01 Sécurité aérienne 7.30.20 Lutte contre le terrorisme	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond		Date de nomination
	CODE Délégation PE au comité de conciliation	COSTA Paolo (ALDE)	10/05/2007
	Commission au fond précédente		Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	COSTA Paolo (ALDE)	15/01/2007
	TRAN Transports et tourisme	COSTA Paolo (ALDE)	10/10/2005
	Commission pour avis précédente		Date de nomination
	LIBE Libertés civiles, justice et affaires intérieures	LA RUSSA Romano Maria (UEN)	13/10/2005
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil		Date
	Affaires économiques et financières ECOFIN	2857	2008-03-04
	Transports, télécommunications et énergie	2680	2005-10-06
	Transports, télécommunications et énergie	2721	2006-03-27
	Transports, télécommunications et énergie	2821	2007-10-02
	Transports, télécommunications et énergie	2754	2006-10-12
	Transports, télécommunications et énergie	2695	2005-12-01
	Transports, télécommunications et énergie	2772	2006-12-11

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Energie et transports	BARROT Jacques

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
22/09/2005	Publication de la proposition législative	COM(2005)0429 	Résumé
06/10/2005	Débat au Conseil		
27/10/2005	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
01/12/2005	Débat au Conseil		
27/03/2006	Débat au Conseil		Résumé
02/05/2006	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
22/05/2006	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0194/2006	
14/06/2006	Débat en plénière		
15/06/2006	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0267/2006	Résumé
15/06/2006	Résultat du vote au parlement		
11/12/2006	Publication de la position du Conseil	14039/1/2006	Résumé
18/01/2007	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
11/04/2007	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
12/04/2007	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A6-0134/2007	
24/04/2007	Débat en plénière		
25/04/2007	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0142/2007	Résumé
25/04/2007	Résultat du vote au parlement		
02/10/2007	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
20/11/2007	Réunion formelle du Comité de conciliation		
11/01/2008	Décision finale du comité de conciliation		
22/02/2008	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	03601/2008	
29/02/2008	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A6-0049/2008	
04/03/2008	Décision du Conseil, 3ème lecture		
10/03/2008	Débat en plénière		
11/03/2008	Décision du Parlement, 3ème lecture	T6-0080/2008	Résumé
11/03/2008	Résultat du vote au parlement		
11/03/2008	Signature de l'acte final		
11/03/2008	Fin de la procédure au Parlement		

09/04/2008	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2005/0191(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation Règlement (EC) No 2320/2002 2001/0234(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	CODE/6/49775

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE369.902	06/02/2006	
Amendements déposés en commission		PE371.808	27/03/2006	
Avis de la commission	LIBE	PE370.097	05/04/2006	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0194/2006	22/05/2006	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0267/2006	15/06/2006	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE384.265	08/02/2007	
Amendements déposés en commission		PE386.527	20/03/2007	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A6-0134/2007	12/04/2007	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T6-0142/2007	25/04/2007	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A6-0049/2008	29/02/2008	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T6-0080/2008	11/03/2008	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	15865/2006	30/11/2006	
Position du Conseil	14039/1/2006	11/12/2006	Résumé
Projet d'acte final	03601/2008/LEX	11/03/2008	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé

Document de base législatif	COM(2005)0429 	22/09/2005	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2006)0810 	12/12/2006	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2007)0475 	03/08/2007	Résumé
Document de suivi	C(2011)5111	22/07/2011	
Document de suivi	COM(2011)0649 	19/10/2011	Résumé
Document de suivi	COM(2012)0412 	24/07/2012	Résumé
Document de suivi	COM(2013)0523 	09/07/2013	Résumé
Document de suivi	COM(2014)0399 	01/07/2014	Résumé
Document de suivi	COM(2015)0360 	23/07/2015	Résumé
Document de suivi	COM(2016)0454 	08/07/2016	Résumé
Document de suivi	COM(2017)0768 	15/12/2017	Résumé
Document de suivi	COM(2019)0183 	16/04/2019	Résumé
Document de suivi	COM(2022)0106 	14/03/2022	
Document de suivi	COM(2023)0186 	13/04/2023	
Document de suivi	COM(2024)0107 	08/03/2024	
Document de suivi	COM(2024)0579 	18/12/2024	
Document de suivi	COM(2026)0229 	18/05/2026	
Document de suivi	COM(2026)0361 	13/07/2026	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0584/2006	20/04/2006	
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	03601/2008	22/02/2008	

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	
Acte final		
Règlement 2008/0300 JO L 097 09.04.2008, p. 0072		Résumé

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 09/07/2013 - Document de suivi

Le rapport annuel de la Commission décrit la mise en œuvre du règlement (CE) n° 300/2008 sur la sûreté aérienne au cours de la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2012.

Les principales observations du rapport sont les suivantes :

Nouvelles mesures de sûreté aérienne : l'année 2012 a vu la fin de la première période transitoire relative aux nouvelles mesures de sûreté aérienne instaurées par le règlement (CE) n° 300/2008 et ses dispositions d'application. Dans le cadre des inspections qu'elle a menées tout au long de l'année 2012, la Commission a donc mis fortement l'accent sur la vérification du respect de ces nouvelles obligations.

Ces mesures concernaient l'obligation soit de mettre en place une chaîne d'approvisionnement sûre pour les approvisionnements de bord et les fournitures destinées aux aéroports, soit de procéder à l'inspection/filtrage de 100% de ces approvisionnements à l'entrée des zones de sûreté à accès réglementé des aéroports.

Modifications des dispositions complétant le règlement : ces modifications importantes visent à clarifier les procédures existantes relatives à certaines mesures de sûreté aérienne. D'autre part, de nouvelles mesures complexes ont été introduites pour le fret et le courrier aériens transportés à destination de l'Union («ACC3»). Enfin, le régime de la validation UE de sûreté aérienne a été sensiblement renforcé.

Deux autres modifications ont été incorporées ultérieurement en vue de garantir, d'ici à la mi-2014, une chaîne d'approvisionnement sûre et un système de validation fiable dans les aéroports de pays tiers dans lesquels du fret aérien ou du courrier aérien sont chargés à bord d'un aéronef.

Explosifs liquides : une réévaluation de la menace qu'ils représentent actuellement pour l'aviation civile a confirmé que ce risque devait toujours être considéré comme élevé et devait faire l'objet de mesures de sûreté aérienne. Cependant, il est apparu clairement au cours de l'année que la levée des restrictions actuelles concernant le transport de liquides, aérosols et gels (LAG) dans les bagages à main ne serait pas réalisable pour la date prévue, le 29 avril 2013, en raison de difficultés opérationnelles liées aux équipements d'inspection/filtrage.

Un projet législatif a été préparé afin de réviser la stratégie en la matière et d'introduire progressivement l'inspection/filtrage, en commençant, le 31 janvier 2014 au plus tard, par les LAG hors-taxes.

Reconnaissance mutuelle des régimes de sûreté : des accords visant la reconnaissance mutuelle des régimes de sûreté respectifs du fret et du courrier aériens ont été conclus par l'UE et les États-Unis. C'est là un pas important pour les exportations de l'UE et pour l'élimination des chevauchements dans l'application de mesures de sûreté, qui se traduira par des économies de temps et d'argent pour les opérateurs de fret et de courrier aériens.

Les principales conclusions du rapport sont les suivantes :

- un degré élevé de sûreté continue d'être assuré dans l'UE. Les inspections de la Commission ont révélé un niveau légèrement accru de respect des principales dispositions réglementaires ;
- pour ce qui est des mesures traditionnelles, les déficiences constatées dans le domaine de l'inspection/filtrage du personnel et du fret découlaient généralement de problèmes liés au facteur humain ;
- d'autres cas de non-conformité constatés en rapport avec les mesures supplémentaires mises en œuvre en vertu du nouveau cadre juridique constitué par le règlement (CE) n° 300/2008 étaient liées aux contrôles de sûreté des fournitures destinées aux aéroports (absence de déploiement d'une chaîne d'approvisionnement sûre complète), aux patrouilles aéroportuaires, au renouvellement des certificats des opérateurs qui utilisent certains équipements de sûreté ainsi qu'au fret et au courrier à haut risque ;

- les recommandations de mesures correctives formulées par la Commission ont dans l'ensemble fait l'objet d'un suivi satisfaisant, mais les conclusions des inspecteurs 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 ;
- sur le plan législatif, d'autres dispositions d'exécution détaillées ont été adoptées en 2012 pour garantir une mise en œuvre harmonisée du nouveau règlement de base (CE) n° 300/2008 et mieux répondre aux menaces nouvelles ou existantes.

La Commission fera en sorte que toutes les dispositions juridiques soient pleinement et correctement mises en œuvre, en entamant s'il y a lieu des procédures formelles d'infraction.

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 01/07/2014 - Document de suivi

La Commission a présenté son rapport annuel sur 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 2013.

Les principaux constats du rapport sont les suivants :

Consolidation des dispositions en matière de sûreté aérienne : le rapport décrit l'année 2013 avant tout comme une année de consolidation des dispositions en matière de sûreté aérienne, et de renforcement des efforts pour mettre en œuvre les nouvelles règles qui seront applicables au fret aérien et à l'import de liquides dans les bagages de cabine.

La dernière période transitoire pour les mesures de sûreté aérienne introduites par le règlement (CE) n° 300/2008 s'est achevée en avril. Elle concernait l'exigence, pour les chargeurs connus de fret aérien et de courrier aérien, d'être agréés par l'autorité compétente au lieu d'être simplement désignés par un agent habilité. Les inspections de la Commission ont donc particulièrement ciblé la vérification du respect de ces nouvelles exigences.

Levée partielle des restrictions à l'import de liquides : l'un des principaux projets en matière de sûreté aérienne dans l'UE est la mise en œuvre progressive de nouvelles technologies pour le contrôle des liquides transportés par les passagers dans leurs bagages de cabine. Les exploitants d'aéroport et les fabricants d'équipements de sûreté ont renforcé leur coopération pendant toute l'année 2013 pour préparer au mieux la levée partielle des restrictions à l'import de liquides à partir du 31 janvier 2014.

La Commission soutient cette entreprise et d'autres projets visant à rendre plus performants les équipements aéroportuaires de détection et les mesures de sûreté, au moyen d'une **feuille de route technologique** qui a été soumise aux parties prenantes pour la première fois en 2013 et régulièrement mise à jour depuis lors.

Fret et courrier à destination de l'UE : la date de mise en œuvre pour cet important projet en matière de sûreté aérienne dans l'UE est le **1^{er} juillet 2014**. À partir de cette date, les transporteurs aériens souhaitant transporter du fret dans l'UE au départ d'un aéroport d'un pays tiers doivent avoir fait valider leurs opérations de sûreté en matière de fret et de courrier aériens pour obtenir ou conserver la désignation en tant qu'ACC3 (transporteur de fret ou de courrier aérien qui effectue des opérations à destination de l'Union au départ d'un aéroport d'un pays tiers).

Tout au long du second semestre de 2013, la Commission a renforcé la coopération avec les États membres et le secteur d'activité concerné afin d'assurer l'application sans heurts des nouvelles mesures. Plusieurs initiatives sont en cours pour expliquer le système renforcé de l'UE aux pays tiers et aux organisations internationales [Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)]. Au cours de l'année 2013, les États membres ont établi un **réseau de validateurs UE de sûreté aérienne agréés**, possédant les compétences et la formation requises pour procéder aux validations.

Améliorer la coopération : hormis les alertes de sûreté déclenchées en août par les États-Unis, l'année 2013 **n'a pas nécessité de renforcement à court terme des contrôles de sûreté aérienne en Europe**. Ces alertes de sûreté ont aussi confirmé la nécessité d'améliorer la coopération entre les États membres de l'UE et entre ceux-ci et les Institutions. Le rapport à haut niveau de 2010 sur le renforcement de la sûreté du fret aérien avait déjà mis en lumière cet impératif, mais des travaux supplémentaires restent à entreprendre dans ce domaine.

Sur la scène internationale, la Commission a participé à toutes les manifestations pertinentes de l'OACI, où elle a accru la visibilité de l'UE et son influence en ce qui concerne la politique de sûreté aérienne au niveau international. La Commission poursuit aussi un dialogue engagé avec des partenaires important parmi les pays tiers, et elle a organisé plusieurs réunions bilatérales et multilatérales en 2013, ou participé à de telles réunions.

Inspections : **26 premières inspections** d'aéroports ont été menées au cours de l'année 2013, soit trois de plus qu'en 2012, principalement en raison de l'augmentation du nombre d'inspections de fret et du fait qu'un certain nombre d'aéroports inspectés étaient de petite taille. Tous les chapitres ont été couverts (mais pas lors de chaque inspection). Le pourcentage global de mesures de base jugées conformes en 2013, pratiquement inchangé par rapport aux années précédentes, était de **80%**.

Le rapport montre que **les niveaux de respect de la législation sont restés stables** et n'ont nécessité aucune suspension du système de contrôle de sûreté unique de l'UE en 2013.

- Pour ce qui est des mesures fondamentales, les déficiences constatées dans le domaine de l'inspection/filtrage du personnel et du fret découlaient généralement de **problèmes liés au facteur humain**.
- D'autres cas de non-conformité constatés par rapport aux plus récentes mesures d'exécution du règlement (CE) n° 300/2008 étaient liés aux **contrôles de sûreté du fret et du courrier à haut risque**, ainsi que des fournitures destinées aux aéroports/approvisionnements de bord, et à la formation.

Les recommandations de mesures correctives formulées par la Commission ont globalement fait l'objet d'un suivi satisfaisant, mais les conclusions des inspecteurs 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 pleinement et correctement mises en œuvre, en entamant s'il y a lieu des procédures d'infraction.

Sur le plan législatif, de nouvelles dispositions d'exécution détaillées ont été adoptées en 2013 pour garantir une mise en œuvre du cadre mis en place par le règlement (CE) n° 300/2008 qui soit harmonisée et atténue les menaces existantes et leurs évolutions.

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 11/03/2008 - Acte final

OBJECTIF : renforcer les règles communes de sûreté aérienne.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002.

CONTENU : le Conseil a adopté à la majorité qualifiée un règlement relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, conforme à un texte commun sur lequel un accord a été dégagé avec le Parlement européen dans le cadre de la procédure de conciliation entre le Parlement et le Conseil (se reporter au résumé daté du 11/01/2008). Le Royaume-Uni s'est abstenu tandis que le Luxembourg et le Danemark ont voté contre.

Le règlement est destiné à remplacer, compte tenu de l'expérience acquise, le règlement (CE) n° 2320/2002 qui avait été adopté au lendemain des attentats du 11 septembre 2001 et qui s'applique depuis janvier 2003.

Le nouveau règlement instaure des règles et des normes de base communes en matière de sûreté aérienne ainsi que des mécanismes pour veiller à leur respect. Dans l'objectif de renforcer la sûreté, il clarifie, simplifie et harmonise les dispositions existantes. Il vise aussi à établir la base d'une interprétation commune de l'annexe 17 de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

Le règlement s'applique : i) à tous les aéroports situés sur le territoire d'un État membre qui ne sont pas exclusivement utilisés à des fins militaires, ii) à tous les exploitants, y compris les transporteurs aériens, fournissant des services dans ces aéroports et iii) à toutes les entités appliquant des normes de sûreté de l'aviation qui opèrent dans des locaux situés à l'intérieur ou à l'extérieur des bâtiments de l'aéroport et qui fournissent des biens et/ou des services aux aéroports.

Les normes de base communes définies dans le règlement concernent en particulier la sûreté aéroportuaire, la sûreté des aéronefs, les passagers et les bagages de cabine, les bagages de soute, le fret et le courrier, les approvisionnements de bord et les fournitures destinées aux aéroports, les mesures de sûreté en vol, le recrutement et la formation du personnel et les catégories d'articles qui peuvent être prohibés. Les États membres pourront appliquer des mesures plus strictes que les normes de base communes visées à la directive, à condition qu'elles soient pertinentes, objectives, non discriminatoires et proportionnées aux risques auxquels elles répondent. En règle générale, la Commission publiera les mesures qui ont une incidence directe sur les passagers.

En ce qui concerne les coûts de sûreté, le règlement dispose que chaque État membre peut déterminer dans quelles circonstances et dans quelle mesure les coûts engendrés par les mesures de sûreté prises en vertu du règlement devraient être supportés par l'État, les entités aéroportuaires, les transporteurs aériens, d'autres organismes responsables ou les usagers. Les États membres peuvent contribuer avec les usagers aux coûts de mesures de sûreté plus strictes prises en vertu du règlement. Dans la mesure du possible, les redevances ou transferts des frais afférents à la sûreté doivent être en relation directe avec les coûts des prestations de services de sûreté concernés et ne doivent pas dépasser les coûts concernés.

La Commission fera rapport, au plus tard le 31 décembre 2008, sur les principes du financement des coûts des mesures de sûreté dans le domaine de l'aviation civile. Ce rapport examinera : i) les mesures qui doivent être prises afin de garantir que les redevances de sûreté soient utilisées exclusivement pour couvrir les coûts afférents à la sûreté, et afin d'améliorer la transparence de ces redevances ; ii) les principes nécessaires pour maintenir une concurrence non faussée entre aéroports et entre transporteurs aériens et des différentes méthodes pour garantir la protection des consommateurs en ce qui concerne la répartition des coûts des mesures de sûreté entre les contribuables et les usagers. Le rapport de la Commission sera accompagné le cas échéant d'une proposition législative.

S'agissant de la comitologie, la Commission utilisera la procédure de réglementation avec contrôle pour toute une série de mesures au moment de définir des normes de base communes en matière de sûreté aérienne. Les nouvelles règles de comitologie s'appliqueront, entre autres, aux méthodes d'inspection/filtrage autorisées, aux catégories d'articles qui peuvent être prohibés et aux critères de reconnaissance de l'équivalence des normes de sûreté des pays tiers.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 29/04/2008.

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 25/04/2007 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant la recommandation pour la 2^{ème} lecture contenue dans le rapport de codécision de Paolo **COSTA** (ADLE, IT), le Parlement européen a modifié la position commune relative à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Le Parlement a maintenu sa position de 1^{ère} lecture en particulier sur le financement des normes de sécurité et la transparence des prix des billets d'avion. Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

- les députés soulignent qu'il convient de faire la distinction entre des normes de base communes et des mesures plus sévères, et qu'une distinction similaire doit s'appliquer à leur financement. Dans ce contexte, ils demandent que les États membres prennent en charge eux-mêmes les coûts de mise en œuvre des normes de sécurité qui sont plus strictes que les normes prévues par le règlement. En revanche, les coûts afférents à la mise en œuvre des normes de base communes seraient à la charge des États membres et des utilisateurs. Dans le but d'éviter toute distorsion de concurrence entre États membres ainsi qu'entre les aéroports, les transporteurs aériens et les autres entités concernées dans la Communauté ainsi qu'entre les États membres et les pays tiers, la Commission devrait présenter dans les meilleurs délais une proposition visant à établir des dispositions uniformes pour le financement de ces mesures de sûreté ;

- le Parlement demande également d'accroître la transparence des prix des billets d'avion : si les frais d'aéroport ou de sûreté à bord sont inclus dans le prix d'un billet d'avion, ces frais devraient figurer séparément sur le billet ou être indiqués d'une façon ou d'une autre au passager. La même transparence devrait s'appliquer aux taxes et redevances de sûreté, qu'elles soient prélevées par les États membres, des transporteurs aériens ou par des entités. Selon les députés, elles devraient être destinées uniquement à couvrir les frais d'aéroport ou de sûreté à bord des aéronefs et ne pourront excéder le coût de la mise en œuvre des normes de base communes ;

- lorsqu'ils ont de bonnes raisons de penser que le niveau de sûreté a été compromis par un manquement à la sûreté, les États membres devront veiller à ce que les mesures appropriées soient prises rapidement pour remédier à ce manquement et pour assurer la sûreté permanente de l'aviation civile ;

- les mesures d'application du règlement devraient en principe expirer 6 mois après leur entrée en vigueur. Par ailleurs, ces mesures ne pourraient être prorogées qu'après une réévaluation approfondie des risques pour la sûreté et évaluation approfondie des coûts et des incidences opérationnelles suscitées par ces mesures ;

- dans les domaines qui entrent dans le champ d'application du règlement, la Commission devrait coopérer avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Pour faciliter cette coopération, la Commission serait habilitée à conclure des accords avec l'OACI aux fins de l'échange d'informations et de l'entraide en matière de contrôles et d'inspections ;

- la Commission devrait donner mission à l'Agence européenne de la sécurité aérienne, en coopération avec l'autorité compétente de l'État membre concerné, de réaliser des inspections, afin de surveiller l'application du règlement par les États membres, de mettre en évidence les points faibles de la sûreté aérienne et, le cas échéant, de formuler des recommandations visant à renforcer la sûreté aérienne ;

- la Commission devrait veiller à ce que chaque aéroport européen relevant du champ d'application du règlement soit inspecté au moins une fois dans un délai de quatre ans à dater de l'entrée en vigueur du règlement ;

- la Commission adressera annuellement au Parlement européen, au Conseil, aux États membres et aux parlements nationaux un rapport qui les informe à la fois de l'application du règlement et de son impact sur l'amélioration de la sécurité aérienne, mais aussi, le cas échéant, des faiblesses et carences révélées par les contrôles et inspections de la Commission ;

- la Commission devrait établir un groupe consultatif des parties intéressées à la sécurité aérienne regroupant les organisations représentatives européennes opérant dans la sécurité aérienne ou directement concernées par celle-ci ;

- des accords reconnaissant que les normes de sûreté appliquées dans un pays tiers sont équivalentes aux normes communautaires doivent être inclus dans les accords généraux sur l'aviation conclus entre la Communauté et un pays tiers, conformément à l'article 300 du traité, de façon à promouvoir l'objectif du « contrôle unique de sûreté » pour tous les vols entre l'Union européenne et les pays tiers ;

- tous les pilotes et demandeurs d'une licence de pilote d'avion à moteur seraient soumis à une procédure uniforme de vérification des antécédents, renouvelée à intervalles réguliers ;

- le règlement devrait s'appliquer au plus tard un an après l'entrée en vigueur du règlement, à l'exception des mesures détaillées concernant les normes minimales communes, qui devront s'appliquer immédiatement.

Les règles européennes devraient s'appliquer à des mesures de sécurité à bord des vols, et concerner notamment des responsables de la sûreté en vol. Ces agents de sécurité devront recevoir une formation appropriée et les députés insistent sur le fait que des armes ne peuvent pas être transportées à bord d'un aéronef, sauf si les conditions de sécurité requises ont été remplies et si l'autorisation a été donnée par l'État qui a accordé la licence d'exploitation au transporteur aérien concerné. Les parlementaires demandent qu'une autorisation préalable soit donnée par les États de départ et d'arrivée et, le cas échéant, par tout État survolé ou sur le territoire duquel des escales sont effectuées.

Les députés plaident enfin pour la mise en place d'un mécanisme de solidarité chargé de fournir une assistance après des actions terroristes ayant eu un impact important sur le secteur des transports.

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 19/10/2011 - Document de suivi

La Commission a présenté son rapport annuel (2010) 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. Conformément au règlement, la Commission est tenue d'effectuer des inspections des administrations des États membres chargées de la sûreté aérienne et dans les aéroports de l'UE.

Inspections des autorités nationales compétentes : pendant l'année 2010, la Commission a inspecté cinq autorités compétentes qui avaient toutes déjà fait l'objet d'une inspection de la Commission. Les anomalies les plus courantes en 2010 ont concerné 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 avaient omis de contrôler tous les aspects de la législation et certains aéroports n'ont pas été inspectés pendant de longues périodes.
- Les mesures de suivi ont quelquefois été insuffisantes ou n'ont pas été exécutées, et il n'était pas rare d'observer d'importants retards dans la correction des défaillances.
- Tous les États membres disposaient d'un régime de sanctions, mais celles-ci n'ont pas toujours été suffisamment rigoureuses ni appliquées de manière à produire un effet dissuasif.

Inspections des aéroports : Dix-neuf premières inspections d'aéroports ont été menées pendant l'année 2010, soit le même nombre qu'en 2009. **Le pourcentage global de mesures de base jugées conformes en 2010 était proche de 80%.** Les défaillances constatées étaient souvent dues à **des facteurs humains**.

- Les cas de non-conformité aux **mesures traditionnelles** relevés dans les aéroports inspectés en 2010 se rapportaient principalement à la qualité de l'inspection/filtrage du personnel et des passagers et à la mise en œuvre des exigences de sûreté du fret. Les fouilles manuelles pratiquées sur le personnel et les passagers, notamment, ne respectaient pas toujours les normes de base communes; celles-ci ont été définies en détail dans le nouveau cadre réglementaire à des fins de clarification.
- 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. Il devrait être remédié aux problèmes liés au facteur humain en améliorant la formation et les contrôles.
- Certaines **mesures supplémentaires prévues par le nouveau cadre réglementaire** n'avaient pas encore été pleinement mises en œuvre dans les aéroports inspectés durant la période juin-décembre 2010. Des cas de non-conformité ont été constatés concernant les méthodes et normes d'inspection/filtrage des approvisionnements de bord et des fournitures d'aéroport, les procédures d'accréditation pour le personnel devant être exempté d'inspection/filtrage et l'évaluation du niveau de risque pour déterminer la fréquence des patrouilles dans les aéroports. Les autorités compétentes des États membres devraient poursuivre activement la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions.
- Enfin, dans certains aéroports inspectés durant l'année 2010, des problèmes ont été constatés concernant le **contrôle de l'accès aux zones de sûreté** à accès réglementé, la mise en relation des passagers et des bagages de soute, les méthodes d'inspection/filtrage des bagages non accompagnés et les normes applicables aux équipements servant aux contrôles de sûreté.

Les recommandations de mesures correctives formulées par la Commission ont dans l'ensemble fait l'objet d'un **suivi satisfaisant**, mais les conclusions des inspecteurs 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 pleinement et correctement mises en œuvre, en entamant s'il y a lieu des procédures formelles d'infraction. Au total, cinq procédures d'infraction étaient encore en cours à la fin de 2010.

Législation : sur le plan législatif, d'autres dispositions d'exécution détaillées ont été adoptées en 2010 pour garantir une mise en œuvre harmonieuse du nouveau règlement de base (CE) n° 300/2008. En outre, des normes de base communes ont été définies concernant deux nouvelles méthodes d'inspection/filtrage pour la sûreté de l'aviation civile.

En réponse aux incidents concernant le fret aérien de la fin du mois d'octobre 2010 (explosifs cachés dans des cartouches d'encre en provenance du Yémen et engins incendiaires envoyés via les services du courrier postal de l'UE), la réunion du Conseil du 8 novembre 2010 a demandé à la présidence de l'UE représentant le Conseil de l'UE et à la Commission de créer un **groupe de travail de haut niveau ayant pour mission de rechercher des moyens de renforcer la sûreté du transport aérien de fret**. Le groupe de travail de haut niveau a présenté son rapport et son plan d'action au Conseil Transport et au Conseil JAI le 2 décembre 2010, qui les ont approuvés.

De tout temps, on a considéré le fret et le courrier en correspondance comme des chargements à faible risque lorsqu'ils transitaient par des aéroports de l'UE. À la lumière de l'incident susmentionné sur un vol en provenance du Yémen, le rapport recommande **d'accélérer l'adoption de mesures visant à renforcer la sûreté du transport aérien de fret et de courrier en provenance de pays tiers**, en favorisant une approche fondée sur les risques et en tenant compte de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, qui est régie par la législation de l'UE et qui constitue un principe général en vertu des règles de l'OACI.

En réponse à l'incident concernant l'envoi d'engins incendiaires via les services postaux de l'UE, le rapport recommande en outre de **renforcer et d'harmoniser davantage le système actuel de sûreté du fret et du courrier dans l'UE**.

Dans les deux cas, les mesures proposées devraient être mises en œuvre de la façon suivante:

- en trouvant des moyens d'étendre le régime de l'UE en matière d'agents habilités et de chargeurs connus par la possibilité d'une approbation ou d'une validation indépendante d'entreprises de ce type établies dans des pays tiers;
- en analysant plus avant et, si nécessaire, en améliorant les méthodes et techniques d'inspection/filtrage;
- en tirant parti de la coopération en matière de renseignement et d'application de la législation qui devrait aboutir à une évaluation commune des menaces en matière de sûreté aérienne dans l'UE et
- en renforçant les normes mondiales en matière de cadres juridiques et de développement des capacités.

À noter enfin que la Commission a pris part à l'une des inspections effectuées dans un aéroport des États-Unis pour évaluer la possibilité d'un futur accord sur un contrôle de sûreté unique.

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 15/06/2006 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté, sous réserve d'amendements, le rapport de Paolo **COSTA** (ADLE, IT) sur la proposition de règlement relatif à des règles communes dans le domaine de l'aviation civile.

- plusieurs amendements clarifient l'objectif du règlement qui est de prévenir les actes d'intervention illicite visant des aéronefs civils et mettant en danger la sûreté de l'aviation civile (il s'agit de mettre l'aviation à l'abri des actes terroristes, non d'autres actes d'intervention illicite, comme le vol ou la contrebande) ;
- un certain nombre de définitions sont clarifiées, en particulier, celle de « passager susceptible de causer des troubles », défini comme un passager « dont le comportement est manifestement anormal et est jugé de nature à perturber potentiellement la sécurité du vol ». Les définitions de « courrier », d'« aéroport » et de « contrôle par sondage continu » ont également été introduites ;
- la distribution du courrier dans un délai raisonnable étant un droit important pour tous les citoyens de l'UE, plusieurs amendements visent à garantir que le service de la poste n'ira pas en se détériorant du fait du règlement ;
- le coût de la mise en œuvre des normes communes pour traiter les actes d'intervention illicite doit être à la charge des États membres. Dans le but d'éviter toute distorsion de concurrence, la Commission devrait présenter dans les meilleurs délais une proposition visant à établir dans les États membres des dispositions uniformes pour le financement de ces mesures de sûreté ;
- chacune des mesures et procédures concernant l'application des normes communes doit être établie sur la base d'une évaluation de risque et d'impact. Cette évaluation comprend une estimation des coûts ;
- si les frais d'aéroport ou de sécurité à bord sont inclus dans le prix d'un billet d'avion, ces frais doivent figurer séparément sur le billet ou être indiqués d'une façon ou d'une autre au passager ;
- lorsqu'ils ont des raisons de penser que le niveau de sécurité a été compromis par un manquement à la sécurité, les États membres doivent veiller à ce que des mesures soient prises rapidement pour remédier à ce manquement et pour assurer la sécurité permanente de l'aviation civile. Avant de mettre en œuvre ces mesures, ils doivent consulter le comité de réglementation ;
- lorsqu'un État membre arrête des mesures plus strictes, il doit les notifier à la Commission et au comité de réglementation afin qu'elles puissent être contrôlées ; le coût de mise en œuvre de mesures plus strictes est à la charge des États membres ;
- les taxes et redevances de sûreté doivent être transparentes et destinées uniquement à couvrir les frais d'aéroport ou de sécurité à bord des aéronefs ;
- lorsqu'un programme de sécurité de transporteur aérien a été validé par l'autorité appropriée de l'État membre qui octroie la licence d'exploitation, ce programme doit être reconnu par tous les autres États membres ;
- le fret et le courrier ne présentent pas nécessairement le même profil de risque et sont susceptibles de faire l'objet de règles différentes. Les députés estiment donc qu'il faut les définir séparément. Ainsi, tout courrier postal doit faire l'objet de contrôles de sûreté avant d'être embarqué à bord d'un aéronef. Un transporteur aérien ne peut accepter de transporter du courrier s'il n'a pas la confirmation que celui-ci a fait l'objet de contrôles de sûreté appropriés ;
- sur la question controversée des « mesures de sécurité à bord », le Parlement a précisé que des armes, à l'exception de celles déclarées comme fret, ne peuvent être transportées à bord d'un aéronef, sauf si les conditions de sûreté requises sont remplies, et si ; a) l'État membre qui a accordé la licence d'exploitation a donné son autorisation au transporteur aérien concerné ; et b) une autorisation préalable a été donnée par les États de départ et d'arrivée et, le cas échéant, par tout État survolé ou sur le territoire duquel des escales sont effectuées ;
- les députés, sans méconnaître le principe de l'autorité du commandant de bord, souhaitent également que la responsabilité des mesures à prendre en cas d'acte d'intervention illicite commis à bord d'un aéronef civil ou au cours d'un vol soit définie avec précision ;
- tous les pilotes et demandeurs d'une licence de pilote d'avion à moteur devraient être soumis à une procédure uniforme de vérification des antécédents, renouvelée à intervalles réguliers. Les décisions seraient arrêtées sur la base de critères identiques ;
- la Commission devra veiller à ce que chaque aéroport européen relevant du champ d'application du règlement soit inspecté au moins une fois dans un délai de quatre ans à dater de l'entrée en vigueur du règlement ; elle adressera annuellement au Parlement européen, au Conseil, aux États membres et aux parlements nationaux un rapport les informant à la fois de l'application du règlement et de son impact sur l'amélioration de la sécurité aérienne ;
- la Commission établira un "groupe consultatif des parties intéressées à la sécurité aérienne" regroupant les organisations professionnelles représentatives européennes, qui aura pour mission de la conseiller ;
- les députés insistent pour que l'Agence européenne de la sécurité aérienne soit progressivement intégrée au contrôle du respect de la réglementation commune de la sûreté de l'aviation civile ;
- enfin, les députés suggèrent la mise en place d'un mécanisme de solidarité chargé de fournir une assistance après des actions terroristes ayant eu un impact important sur le secteur des transports.

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 11/03/2008 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a adopté par 583 voix pour, 21 voix contre et 35 abstentions, en 3^{ème} lecture de la procédure de codécision, une résolution législative approuvant le projet issu de l'accord intervenu au sein du comité de conciliation entre la délégation du Parlement européen et le Conseil.

Pour les détails, se reporter au résumé daté du 11/01/2008.

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 03/08/2007 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission retient la plupart des amendements adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture (36 intégralement, 14 dans leur principe et 10 partiellement). Les amendements retenus confirment la proposition initiale de la Commission, introduisent de légères modifications rédactionnelles sans altérer la proposition, imposent des exigences supplémentaires en matière de rapports et introduisent une disposition très opportune sur la coopération avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). A noter que 37 autres amendements ont été rejetés

Les principaux amendements **acceptés dans leur principe ou partiellement** concernent les points suivants :

- mise en place d'un mécanisme de solidarité visant à fournir une assistance en cas d'actes terroristes ;
- introduction d'une définition d'«aéroport» ;
- modification de la définition du concept de «zone délimitée» (à condition d'ajouter l'expression «côté piste» après le terme «zone»), de la définition de «courrier» (sous réserve de préciser que le «courrier des transporteurs aériens» est exclu), et de la définition des concepts d'«expéditeur connu» et de «client en compte» ;
- indication des frais de sûreté au passager de façon à garantir une plus grande transparence aux citoyens;
- coopération avec l'OACI, sous réserve que l'amendement fasse l'objet d'un article distinct ;
- programmes de sûreté ;
- reconnaissance des programmes de sûreté des transporteurs communautaires (sous réserve de reformulation pour tenir compte des réalités locales) ;
- date d'application du règlement (mais cette date sera fonction de la date d'adoption du règlement) ;
- amendement partant du principe que les armes mises en soute ne présentent aucun danger ;
- claire définition des responsabilités en cas d'acte d'intervention illicite ;
- équipements de sûreté (sous réserve que le terme «approuvées» soit remplacé par «définies», aucun système d'approbation communautaire n'ayant été mis en place) ;
- l'amendement sur les «agents de sécurité à bord des avions» devrait concerner aussi bien les agents des États membres que ceux des pays tiers. Le terme «membres» devrait donc être supprimé ;
- l'amendement relatif aux programmes de sûreté des transporteurs aériens devrait se référer à la fois aux obligations juridiques de l'UE et aux obligations relatives aux programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile, et non pas uniquement à ces dernières. De plus, la proposition initiale impose des obligations analogues aux transporteurs aériens, aux aéroports et à d'autres entités, ce qui ne serait plus le cas si cet amendement était accepté.

Sont notamment **rejetés** par la Commission:

- l'amendement qui modifie «présent règlement» en «nouvel acte» ;
- les amendements sur le financement des mesures de sûreté visant à obliger les États membres à
- assumer certains coûts de la sûreté aérienne - à savoir les mesures appliquées par les États membres en complément de celles prévues par le règlement communautaire («mesures plus strictes» autorisées par l'article 5 du règlement);
- les amendements sur l'AESA qui imposent à l'Agence européenne de la sécurité aérienne d'effectuer des inspections de sûreté ;
- les amendements sur les accords avec les pays tiers visant à promouvoir l'objectif du «système de sûreté à guichet unique» pour les vols entre la Communauté et les pays tiers ;
- les amendements sur la vérification des antécédents visant à harmoniser les règles applicables au personnel des aéroports et aux membres d'équipage ;
- l'amendement portant sur les passagers en correspondance ;
- l'amendement prévoyant une clause de temporisation aux termes de laquelle toutes les dispositions d'exécution devront être examinées et adoptées de nouveau après six mois ;
- l'amendement prévoyant des évaluations des risques, des incidences et des coûts ;
- l'amendement offrant aux États membres la possibilité de déroger aux mesures qu'ils jugent disproportionnées ;
- l'amendement qui exige de la Commission qu'elle consulte le pays tiers avant de lui fournir sa réponse;
- l'amendement qui réduit le champ d'action des agents habilités ;
- l'amendement prévoyant l'inspection de chaque aéroport européen relevant du champ d'application du règlement au moins une fois dans les quatre ans qui suivent l'entrée en vigueur de ce règlement ;
- les amendements qui suppriment le terme «courrier» ;
- l'amendement sur la formation ;
- l'amendement sur la vérification des antécédents avant la délivrance des licences de pilote ;

- l'amendement modifiant «toute personne» en «tout membre du personnel» (en effet, une personne étrangère au personnel ne devrait pas pouvoir obtenir une carte d'identité qui l'autoriserait à pénétrer non accompagnée dans une zone de sûreté à accès limité sans que ses antécédents aient été vérifiés au préalable) ;
- les amendements qui suppriment la possibilité de recourir à la procédure d'urgence pour adopter des mesures d'exécution selon la procédure de comité.

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 27/03/2006

En attendant l'avis que le Parlement européen doit donner en première lecture, le Conseil a approuvé à l'unanimité une orientation générale quant à une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation.

Ladite proposition vise à remplacer le règlement 2320/2002/CE relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, adopté après les attentats du 11 septembre 2001 et entré en vigueur en janvier 2003. La Commission a présenté en septembre 2005 une proposition visant à le réviser.

Le nouveau règlement vise à clarifier, simplifier et harmoniser davantage les exigences légales et à accroître ainsi la sûreté globale de l'aviation civile. Il instaure des règles communes destinées à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Il constitue en outre la base d'une interprétation commune de l'annexe 17 de la Convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale.

Le nouveau règlement élargira en particulier la compétence de la Communauté aux mesures de sûreté en vol. Il traite en outre le cas où un pays tiers exige d'appliquer à des vols en provenance d'aéroports communautaires des mesures de sûreté différentes de celles qui sont fixées par la législation communautaire.

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 12/10/2006

Le Conseil est parvenu à un accord politique sur la proposition de règlement relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Le texte qui a fait l'objet de cet accord sera adopté sous la forme d'une position commune lors d'une prochaine session du Conseil et transmis au Parlement européen en vue de parvenir rapidement à un accord en deuxième lecture.

Le projet de règlement sur lequel le Conseil a marqué son accord prend en considération la nouvelle décision 2006/512/CE du Conseil du 17 juillet 2006 modifiant les règles de comitologie (voir **CNS/2002/0298**) ainsi que l'accord intervenu, le 18 septembre 2006, à Cordoue, entre l'Espagne et le Royaume-Uni sur la question de Gibraltar.

Compte tenu des incidents de sûreté survenus au Royaume-Uni en août 2006, le Conseil entend parvenir rapidement à un accord avec le Parlement européen sur la proposition. À cet égard, la question du financement des mesures de sûreté devrait en particulier faire l'objet d'un examen plus approfondi afin de répondre aux préoccupations de toutes les parties.

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 12/12/2006 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission estime que la position commune adoptée à l'unanimité ne contrevient pas aux objectifs essentiels et à la philosophie de sa proposition, et qu'elle peut donc la soutenir.

Les trois institutions ont entretenu des contacts intensifs pour faciliter l'obtention d'un accord rapide en deuxième lecture sur ce dossier. Cela n'a toutefois pas pu se faire, principalement à cause de la question du financement de la sûreté à propos de laquelle le Parlement européen a introduit en première lecture plusieurs amendements cherchant à engager les États membres à payer au moins une partie des coûts de la sûreté aérienne.

Finalement, pour qu'un accord politique puisse être atteint sur la position commune, la Commission fait des déclarations sur la manière dont elle interpréterait plusieurs dispositions du règlement :

- **Article 5, paragraphes 2 et 3 (modifié): « Mesures plus strictes appliquées par les États membres »** : la Commission estime qu'il ne convient pas de modifier sa proposition tant que le Parlement européen n'a pas émis son avis sur les changements introduits à l'article 5, paragraphes 2 et 3 par la position commune du Conseil par rapport à la proposition initiale de la Commission, notamment eu égard aux dispositions concernant l'application de la procédure du comité pour l'examen et l'autorisation des mesures plus strictes appliquées par les États membres.

- **Article 6: « Mesures de sûreté demandées par des États membres »** : la Commission décidera d'agir ou non de sa propre initiative en application de l'article 6, paragraphe 2 selon que la demande concerne l'État membre notifiant en propre ou qu'elle est ou pourrait être également adressée à d'autres États membres.

- **Article 18: « Entrée en vigueur »** : dans l'intervalle entre la date d'entrée en vigueur du présent règlement et la date d'application de l'article 11, la Commission interprétera l'article 5, paragraphe 4 du règlement (CE) n° 2320/2002 à la lumière de l'article 11 du présent règlement.

- **Annexe, Chapitre 6: « Fret et courrier »** : la Commission reconnaît que le courrier est une forme de fret particulière et qu'il doit par conséquent faire l'objet de contrôles de sûreté particuliers. Ces contrôles devraient être proportionnés au niveau de risque et devraient veiller à ne pas porter atteinte aux obligations commerciales ni aux obligations de service public du secteur postal. La Commission fera en sorte que les dispositions d'application soient basées sur les prescriptions de sûreté communautaires existantes qui s'appliquent au courrier, et entend notamment maintenir initialement les règles particulières appliquées au courrier à transporter sur des vols exclusivement postaux. En outre, la Commission fera en sorte que le projet des modalités d'application pour le courrier soit présenté de manière à ce que ceux-ci puissent être immédiatement remplacés, et que la continuité soit ainsi assurée.

- **Annexe, Chapitre 10: « Mesures de sûreté en vol »** : la Commission tient à préciser qu'elle ne cherche ni à obliger les États membres d'accepter le transport d'armes sur des vols, ni à l'interdire. La Commission admet que c'est à chaque État membre qu'il incombe de décider si des armes susceptibles d'être utilisées par des fonctionnaires ou agents de l'État peuvent être transportées à bord des aéronefs.

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 11/12/2006 - Position du Conseil

Le Conseil a adopté à l'unanimité sa position commune en vue de l'adoption d'un règlement relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Le Conseil avait envisagé la possibilité de parvenir à un accord en 1ère lecture avec le Parlement européen sur le texte du projet de règlement. Au cours des contacts informels avec les représentants du Parlement, il est cependant apparu que la question du financement des mesures de sûreté devrait être étudiée plus soigneusement afin d'élaborer un texte qui serait acceptable pour toutes les parties. Le Conseil a donc décidé d'arrêter une position commune, en tenant compte autant que possible des amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture, et de rechercher ultérieurement un accord avec le Parlement.

Le Conseil a approuvé les grandes lignes de la proposition de la Commission. Sur certains points, cependant, il a décidé de modifier le texte. Les changements les plus importants apportés à la proposition portent sur les deux volets suivants :

- Le premier concerne **l'application des nouvelles règles de comitologie**. Le Conseil a ainsi tenu compte des nouvelles règles qui ont été adoptées par le Conseil en juillet 2006 introduisant la nouvelle procédure de réglementation avec contrôle, qui donne davantage de pouvoir au Parlement européen. Pour le Conseil, la procédure de réglementation avec contrôle devrait s'appliquer à l'article 4, paragraphe 3, établissant les critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes pour les petits aéroports et les petits avions, et à l'article 9, paragraphe 2, établissant les spécifications du programme national de contrôle de la qualité des États membres. La Commission partage l'avis du Conseil sur ce point.

- Le second concerne **la suppression de la disposition relative à l'examen par la Commission des mesures plus strictes appliquées par les États membres**. À l'article 5, paragraphe 2 de sa proposition, la Commission avait proposé qu'on lui donne la possibilité d'examiner si les mesures plus strictes appliquées par un État membre s'appuyaient effectivement sur une évaluation des risques et si elles étaient pertinentes, objectives, non discriminatoires et proportionnées aux risques auxquels elles étaient censées répondre. Dans le cas contraire, la Commission, après avis du comité - et finalement du Conseil - aurait dû pouvoir décider que l'État membre concerné n'était pas autorisé à appliquer ces mesures plus strictes. Le Conseil a supprimé cette disposition, estimant que les États membres devaient avoir une marge de manœuvre suffisante pour imposer des mesures supplémentaires ou particulières s'ils le jugent nécessaire. La Commission s'est opposée à cette décision dans une déclaration.

A noter que le Conseil a accepté, en totalité ou partiellement, 46 amendements proposés par le Parlement en 1ère lecture. Ces amendements visent tous à rendre le texte plus clair et à veiller à la cohérence avec d'autres dispositions du texte. Il s'agit notamment de la distinction à faire entre le fret et le courrier et des critères à établir pour les petits aéroports et les petits avions. Un autre amendement accepté déclare que l'objectif d'une « sûreté unique » pour tous les vols à l'intérieur de l'Union européenne doit être encouragé. Le Conseil a également retenu deux autres amendements concernant l'aéroport de Gibraltar, pour lequel une nouvelle déclaration ministérielle a été adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006, ainsi que la reconnaissance du programme de sûreté de transporteur aérien par les États membres autres que celui qui a validé le programme.

Le Conseil a toutefois rejeté, soit en totalité soit partiellement, 44 autres amendements au premier rang desquels ceux concernant le financement des mesures de sûreté au titre du règlement. Parmi les amendements non pris en compte dans la position commune, il faut également mentionner ceux qui visent notamment à :

- prévoir que l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) conduise des inspections dans le domaine de la sûreté aérienne ;
- établir des règles concernant la vérification des antécédents du personnel ;
- changer la définition des notions de passagers, bagages, marchandises et courrier en correspondance ou en transit ;
- élargir la définition des passagers susceptibles de causer des troubles ;
- ajouter une définition concernant le « contrôle par sondage continu » ;
- imposer une évaluation de risque et d'impact pour chacune des mesures et procédures détaillées à adopter, avec une estimation des coûts ;
- imposer aux États membres d'informer et de consulter le comité avant d'appliquer des mesures plus strictes ;
- la réponse à un pays tiers qui demande des mesures de sûreté pour des vols venant d'un aéroport de l'UE ;
- déplacer du transporteur lui-même à l'État membre la responsabilité d'établir et d'appliquer un programme de sûreté des transporteurs aériens, et limiter les exigences de ce programme à celles du programme national de sûreté de l'aviation civile ;
- obliger la Commission à veiller à ce que chaque aéroport européen soit inspecté au moins une fois dans un délai de quatre ans à dater de l'entrée en vigueur du règlement ;
- établir un plus grand nombre d'accords sur l'aviation avec des pays tiers ;
- prévoir que les transporteurs aériens ne doivent pas avoir d'agents habilités ;
- étendre le champ d'application pour couvrir les transporteurs aériens autres que communautaires.

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 22/09/2005 - Document de base législatif

OBJECTIF : renforcer les règles communes de sûreté aérienne.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : la Commission propose de réviser le règlement 2320/2002/CE sur la sûreté aérienne, adopté au lendemain des attentats du 11 septembre 2001, qui vise à établir des normes communes entre tous les États de l'Union pour faire face à la menace terroriste. Le nouveau règlement-cadre proposé devrait uniquement définir les principes de base des mesures destinées à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, tandis que ses dispositions de mise en œuvre devraient fixer les modalités techniques et procédurales de ces actions.

La présente proposition fait suite au rapport annuel de la Commission sur la mise en œuvre du règlement de 2002 qui tire des conclusions des inspections menées par la Commission depuis février 2004. Celles-ci ont permis de constater qu'en dépit de certaines défaillances le niveau de sûreté dans les aéroports de l'Union européenne a été sensiblement renforcé et harmonisé avec la mise en place de la réglementation communautaire. Le rapport souligne toutefois un certain nombre d'améliorations possibles :

- D'une part, pour être plus efficace et répondre rapidement à la menace, la modification des aspects plus techniques de la législation doit être simplifiée pour permettre de s'adapter aux avancées technologiques, aux résultats des inspections et aux leçons tirées de la lutte contre le terrorisme.

- D'autre part, il est nécessaire de clarifier et de simplifier certaines exigences communes pour rendre la réglementation plus cohérente et plus facile à appliquer, afin d'éviter que les défaillances constatées dans certains aéroports et corrigées souvent dans l'urgence, ne se reproduisent.

- Enfin, il convient de compléter les règles existantes : pouvoir fixer des règles communes pour la sûreté du fret et la sûreté en vol, comme c'est le cas pour le contrôle des passagers dans les aéroports ; permettre le cas échéant une réponse commune aux mesures demandées par les pays tiers.

À une exception près, la Commission ne souhaite pas modifier significativement ses compétences dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. L'objectif est seulement de remplacer le règlement 2320/2002/CE par un règlement plus simple et plus clair définissant des principes généraux. Les détails supprimés de la législation-cadre seraient intégrés dans les dispositions de mise en œuvre modifiées en conséquence.

La seule compétence nouvelle demandée par la Commission concerne les mesures de sûreté en vol. Celle-ci recouvre divers éléments tels que l'accès au cockpit, les passagers indisciplinés et les agents de sécurité à bord des avions («sky marshals»). Les mesures de sûreté en vol ne font actuellement l'objet d'aucune réglementation communautaire. La Commission estime qu'il vaudrait mieux considérer les règles harmonisées comme un élément de la législation relative à la sûreté aérienne, au moyen des dispositions de mise en œuvre. Toutefois, ces dispositions de mise en œuvre seront élaborées uniquement lorsque cela sera jugé nécessaire au niveau communautaire. En outre, la Commission n'a pas l'intention de contraindre un État membre à accepter des agents de sécurité à bord de ses appareils, et que la proposition ne vise nullement à limiter leur souveraineté en la matière.

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.

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.

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.

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.

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).