



Bruxelles, le 15.12.2017
COM(2017) 768 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

**RAPPORT ANNUEL 2016 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**

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

RAPPORT ANNUEL 2016 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 présent rapport couvre la période comprise entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2016.

INTRODUCTION

En 2016 a été enregistrée 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. Immédiatement 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, qui 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. Comme c'est toujours le cas pour la politique de sûreté aérienne de l'UE, il convient de maintenir un bon 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. L'échange d'expériences et de bonnes pratiques serait un élément clé du renforcement effectif de la sûreté. La Commission a fait part de son intention de faciliter cet échange et de déterminer des actions supplémentaires, s'il y a lieu. Dans cette optique, la Commission a organisé un atelier en novembre sur la sécurité des lieux publics de transport et a lancé une étude sur la protection des zones publiques dans les aéroports de l'UE.

Le Conseil de sécurité des Nations unies a adopté la résolution 2309 (2016) sur les menaces terroristes contre l'aviation civile, invitant à une collaboration plus étroite pour assurer la sûreté des services aériens à l'échelle mondiale ainsi que pour prévenir les attaques terroristes. Cette résolution demande à tous les États de s'employer dans le cadre de l'OACI à revoir et adapter leurs normes de sûreté internationale afin de pouvoir répondre efficacement à la menace que le terrorisme fait peser sur l'aviation civile, renforcer et promouvoir la bonne application des normes et pratiques recommandées par l'OACI à l'annexe 17, et l'aider à continuer d'améliorer ses programmes de vérification, de renforcement des capacités et de formation afin d'en appuyer la mise en œuvre. La Commission contribue déjà à ces objectifs grâce à l'étroite coopération qu'elle entretient de longue date avec l'OACI et en particulier à travers son initiative de renforcement des capacités CASE qui vise à améliorer la sûreté de l'aviation en Afrique et dans les pays du Moyen-Orient.

Comme les années précédentes, la Commission a continué de clarifier, d'harmoniser et de simplifier la législation européenne en matière de sûreté de l'aviation, en réponse aux objectifs d'amélioration de la réglementation de l'UE.

En étroite collaboration avec les États membres et tout au long de l'année, la Commission a continué de suivre la mise en œuvre des mesures de sûreté aérienne par les États membres au moyen d'inspections de l'UE et d'évaluations des rapports annuels de contrôle qualité des États membres. En 2016, les niveaux de respect de la législation sont restés stables et 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.

PREMIÈRE PARTIE

LES INSPECTIONS

1. GÉNÉRALITÉS

Le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation a pour objet d'empêcher les actes d'intervention illicite visant des aéronefs civils afin de protéger les personnes et les biens.

La mise en œuvre de l'acquis dans le domaine de la sûreté de l'aviation s'appuie sur un système à deux niveaux de contrôle de conformité, à savoir les inspections effectuées par la Commission, complétées par l'évaluation des rapports annuels des États membres, et les activités nationales de contrôle (audits de sûreté, inspections et tests) menées par chaque État membre.

L'article 15 du règlement (CE) n° 300/2008 prévoit que la Commission effectue des inspections, y compris dans les aéroports et auprès des exploitants et des entités appliquant des normes de sûreté de l'aviation, afin de veiller à l'application du règlement par les États membres et, le cas échéant, de formuler des recommandations visant à renforcer la sûreté de l'aviation. La Suisse fait également partie de ce programme, et le respect de dispositions analogues par la Norvège et l'Islande est contrôlé par l'Autorité de surveillance AELE.

Pour mener ses travaux d'inspection en 2016, la Commission disposait d'une équipe de huit inspecteurs de la sûreté aérienne à temps complet. Elle est secondée par une centaine de contrôleurs nationaux désignés par les États membres, l'Islande, la Norvège et la Suisse, qui ont suivi une formation donnée par la Commission qui les rend aptes à participer aux inspections de la Commission. Depuis 2016, les inspecteurs de l'Autorité de surveillance AELE et de la Conférence européenne de l'aviation civile participent de manière égale en tant qu'inspecteurs à part entière dans le cadre de ce processus. Le nombre important d'auditeurs nationaux participant aux inspections de la Commission permet d'assurer un examen par les pairs et de diffuser les méthodologies et meilleures pratiques entre les États membres. Un tableau récapitulant l'ensemble des contrôles de conformité réalisés en 2016 par la Commission et l'Autorité de surveillance AELE figure à l'annexe 1.

Les inspections de la Commission sont effectuées en vertu du règlement (CE) n° 72/2010, tel que modifié, établissant des procédures pour la conduite des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté aérienne. Il contient, entre autres, des dispositions concernant la qualification et les pouvoirs des inspecteurs de la Commission ainsi que la conduite des inspections de suivi.

La méthodologie utilisée pour réaliser ces inspections a été élaborée en étroite coopération avec les autorités chargées de la sûreté aérienne dans les États membres. Elle repose sur l'examen de la mise en œuvre effective des mesures de sûreté. Afin d'interpréter de manière harmonisée les exigences et les procédures à respecter en vue d'effectuer les inspections, l'unité chargée de la sûreté au sein de la DG MOVE élabore et tient à jour des manuels d'inspection des aéroports et du fret aérien. Ces manuels contiennent également des instructions et des conseils détaillés afférents à l'ensemble des mesures de sûreté aérienne exigées par la législation de l'UE, ainsi que des informations détaillées

sur tous les aspects organisationnels et pratiques des inspections de la Commission. Les manuels constituent des informations classifiées de l'UE et sont mis à la seule disposition des inspecteurs de la Commission et de l'autorité compétente de chaque État membre.

La Commission procède à des inspections dans les administrations des États membres chargées de la sûreté aérienne (les «autorités compétentes») et à des inspections d'un nombre limité d'aéroports, d'exploitants et d'entités appliquant des normes de sûreté aérienne. Les inspections des autorités compétentes visent à vérifier si les États membres disposent des outils nécessaires (notamment un programme national de contrôle de la qualité, les pouvoirs nécessaires et les ressources appropriées) pour pouvoir appliquer correctement la législation de l'Union européenne sur la sûreté aérienne. Les inspections des aéroports visent à vérifier si l'autorité compétente suit de manière adéquate la mise en œuvre effective des mesures de sûreté aérienne et est capable de détecter et de corriger rapidement les déficiences potentielles. Dans les deux cas, toute déficience identifiée par les inspecteurs de la Commission doit être corrigée dans un délai déterminé; les rapports d'inspection sont communiqués à tous les États membres.

Toutes les inspections ont eu lieu selon le calendrier initialement prévu, sous réserve d'une légère modification de la date d'inspection d'une autorité compétente.

Dans l'optique de fournir aux États membres les conclusions des inspections, de promouvoir la transparence et d'harmoniser les méthodes de contrôle de conformité, la Commission a organisé en novembre un groupe de travail chargé des inspections avec les responsables des services de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile des États membres.

1.1. Contrôle de conformité pluriannuel de la Commission

Afin de fournir à la Commission des assurances adéquates sur le niveau de conformité des États membres, une approche de surveillance pluriannuelle est utilisée. Ainsi, la preuve de l'application du règlement (CE) n° 300/2008 et de ses actes d'exécution par chaque État membre est obtenue sur une période de deux ans, au moyen soit d'une inspection de son autorité compétente, soit d'une inspection d'au moins un de ses aéroports. En outre, la preuve de l'application des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile est obtenue sur une période de cinq ans par une sélection aléatoire d'aéroports de l'UE relevant du règlement (UE) n° 300/2008, comprenant le plus grand aéroport en termes de volume de passagers de chaque État membre.

Conformément aux exigences du règlement-cadre, la responsabilité première incombe aux États membres d'assurer le suivi de la conformité de la mise en œuvre des normes de base communes dans les aéroports et auprès des exploitants et entités appliquant des normes de sûreté aérienne. Les inspections effectuées par la Commission dans des aéroports choisis au hasard constituent un indicateur fort du niveau global de conformité dans chaque État membre.

La fréquence et la portée des inspections de la Commission sont établies dans la stratégie de la DG MOVE en matière de contrôle de la mise en œuvre des normes de sûreté aérienne de l'UE. Sont également pris en considération la taille de la flotte de chaque État membre, un échantillon représentatif du type d'opérations aéroportuaires, le niveau de mise en œuvre des réglementations relatives à la sûreté de l'aviation, les résultats des inspections précédentes de la Commission, les évaluations des rapports annuels de contrôle de la qualité des États membres, les incidents de sûreté (actes d'intervention illicite), les niveaux de menace et d'autres facteurs et évaluations qui affectent la fréquence du contrôle.

Depuis 2010, le taux de conformité établi lors des inspections de la Commission est de l'ordre de 80 % (2010: 80 %, 2011: 80 %, 2012: 83 %, 2013: 80 %; 2014: 81%, 2015: 80%, 2016: 79 %)¹; cependant, ce chiffre relativement stable ne signifie pas que les États membres n'ont pas accru leurs efforts; au contraire, les efforts des États membres dans le domaine de la sûreté de l'aviation se sont considérablement renforcés car, au fil des ans, les exigences se sont également renforcées, notamment dans les domaines de la sûreté du fret, du contrôle des liquides et des gels et de la détection des traces d'explosifs.

2. INSPECTIONS DES AUTORITÉS NATIONALES COMPÉTENTES

La Commission a démarré le cinquième cycle d'inspections des autorités compétentes en 2016. 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. Ce résultat s'explique par des ressources limitées et l'augmentation du nombre d'entités concernées. 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'UE, 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.

3. PREMIÈRES INSPECTIONS DES AÉROPORTS

Vingt-six premières inspections d'aéroports ont été menées pendant l'année 2016. Tous les chapitres ont été couverts en fonction des domaines de sûreté à inspecter dans chaque aéroport. Le

¹ Pour assurer la comparabilité et permettre une évaluation des niveaux de conformité au fil du temps, la Commission utilise une méthode de calcul de son indicateur de conformité dans lequel seules les principales exigences de sûreté qui sont inspectées le plus fréquemment sont incluses. Il s'agit des exigences relatives à la sûreté aéroportuaire, à la sûreté des aéronefs, à la sûreté des passagers et des bagages de cabine et à la sûreté des bagages de soute. Les exigences de sûreté sont rassemblées par groupes et évaluées dans leur ensemble, et un facteur de pondération fixe reflétant le niveau de mise en œuvre par groupe est appliqué selon les modalités suivantes:

- un ensemble d'exigences directement liées et classées «entièrement conformes» est affecté d'une pondération de 100 %;
- un ensemble d'exigences directement liées et classées «conformes, mais des améliorations sont souhaitables» est affecté d'une pondération de 75 %;
- un ensemble d'exigences directement liées et classées «non conformes» est affecté d'une pondération de 50%;
- un ensemble d'exigences directement liées et classées «non conformes, déficiences graves» est affecté d'une pondération de 25 %;

L'indicateur global de conformité pour une année donnée est donc la somme des facteurs pondérés divisée par le nombre d'ensembles de mesures directement liées compris dans la classification.

pourcentage global de mesures de base jugées conformes était de 79 % en 2016, soit un taux pratiquement inchangé par rapport aux années précédentes².

À l'issue de la septième année de mise en œuvre du règlement (CE) n° 300/2008, les résultats des inspections témoignent des efforts accomplis par les autorités et entités compétentes. La majorité des exigences de sûreté découlant de cette législation exigeante 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, il demeure encore des progrès à réaliser en termes d'efficacité de la mise en œuvre de certaines mesures.

La plupart des déficiences constatées restent liées au facteur humain. Elles concernaient surtout la mise en œuvre concrète de certains domaines faisant l'objet d'exigences légales nouvelles ou ayant subi d'importants changements instaurés par des actes d'exécution du règlement. 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 européenne. Les fouilles de sûreté des aéronefs sont un autre domaine où des efforts supplémentaires doivent être faits. Ces problèmes devraient être résolus par un accroissement des activités nationales de contrôle de la qualité dans les domaines concernés.

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, après des résultats qui étaient déjà relativement satisfaisants en 2014 et en 2015, en raison d'une meilleure information et d'une plus grande expérience pratique dans la mise en œuvre des actes d'exécution révisés qui ont permis d'améliorer la clarté et la cohérence des mesures.

4. INSPECTIONS DE SUIVI

Conformément à l'article 13 du règlement (UE) n° 72/2010, tel que modifié, de la Commission, celle-ci effectue normalement un nombre limité d'inspections de suivi. Ces inspections seront programmées dans les aéroports où plusieurs déficiences graves ont été décelées lors de la première inspection, mais aussi sur une base aléatoire afin de vérifier la précision des activités nationales de contrôle de conformité et d'établissement de rapports. Quatre activités de ce type ont été menées au cours de 2016 et ont confirmé que la plupart des défaillances constatées avaient été corrigées.

5. ÉVALUATION DES RAPPORTS ANNUELS DE CONTRÔLE QUALITÉ DES ÉTATS MEMBRES

Le règlement (UE) n° 18/2010 de la Commission du 8 janvier 2010 modifiant le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les spécifications des programmes nationaux de contrôle de la qualité dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile exige, au titre de l'annexe II, point 18, que les États membres soumettent chaque année à la Commission un rapport sur les mesures prises pour s'acquitter de leurs obligations en vertu de ce règlement et sur la situation en matière de sûreté de l'aviation civile dans les aéroports situés sur leur territoire. Le contenu du rapport est conforme à l'appendice III selon un modèle fourni par la Commission.

² Voir note 1 de bas de page.

L'évaluation de ces rapports, ajoutée aux inspections régulières de la Commission, constitue un outil permettant à celle-ci de suivre de près la mise en œuvre de mesures nationales fiables de contrôle de la qualité afin de déceler et de corriger rapidement les déficiences dans chaque État membre.

L'évaluation comprend l'analyse de la surveillance régulière des aéroports, exploitants et autres entités ayant des responsabilités en matière de sûreté de l'aviation civile, des niveaux de jours-homme consacrés à la surveillance sur le terrain, de la portée et de la fréquence d'une série adaptée d'activités de contrôle de conformité, des niveaux nationaux de conformité, des activités de suivi et l'utilisation de pouvoirs d'exécution.

Les résultats de l'évaluation des rapports annuels de 2016 ont fait apparaître des améliorations notables par rapport à 2015 dans les domaines de la portée, des niveaux de conformité, des activités de suivi et des mesures d'exécution utilisées pour s'assurer que les déficiences identifiées sont corrigées et ne se répètent pas dans la plupart des États membres. Il ressort cependant des rapports que certains États membres rencontrent encore des difficultés pour la mise en œuvre d'une surveillance régulière des transporteurs aériens et des entités, pour la fréquence des inspections dans les aéroports accueillant des volumes importants de passagers et pour la mise à l'épreuve de la sûreté dans certains domaines visés par le règlement.

À terme, la Commission enverra à chaque État membre une évaluation approfondie formelle et individuelle mettant en évidence les insuffisances ou fragilités et demandant des mesures de rectification adéquates à soumettre par l'État membre. La Commission suivra de près la mise en œuvre de ces plans d'action; si les États membres confirment l'existence des insuffisances ou fragilités signalées et ne proposent pas de mesures correctives appropriées, une action officielle sera prise. Les résultats de l'évaluation seront également pris en compte lors de la planification des inspections dans un État membre donné, ce qui pourrait entraîner une augmentation de la fréquence des inspections.

6. ÉVALUATION DES AÉROPORTS DE PAYS TIERS

Au cours de l'année, l'évaluation d'un aéroport des États-Unis a été réalisée dans le cadre de l'arrangement de travail qui a été passé avec l'administration américaine chargée de la sûreté des transports (Transportation Security Administration - TSA) en vertu de l'accord de transport aérien UE-USA³. De telles évaluations ont lieu régulièrement dans le contexte du système de sûreté unique et l'évaluation réalisée en l'occurrence a confirmé que la mise en œuvre des mesures de sûreté des États-Unis reste du même niveau que la mise en œuvre des mesures prises dans le cadre de la législation européenne en matière de sûreté aérienne.

Une évaluation de l'exécution des contrôles de sûreté du fret a également été effectuée à l'aéroport de Jakarta sur la base d'un accord bilatéral.

7. DOSSIERS EN SUSPENS, CAS VISÉS PAR L'ARTICLE 15 ET POURSUITES JUDICIAIRES

Les dossiers d'inspection restent en suspens jusqu'à ce que la Commission considère que des mesures correctives adéquates ont été prises. La durée de traitement d'un dossier dépend donc de la bonne coopération de l'État membre concerné. Vingt-huit dossiers d'inspection (seize dossiers concernant l'inspection d'aéroports et douze concernant l'inspection d'autorités compétentes) ont pu

³ JO L 134 du 25.5.2007, p. 4.

être classés. Au total, des dossiers d'inspection relatifs à huit autorités compétentes et à vingt et un aéroports étaient toujours en suspens à la fin de l'année.

Si les déficiences constatées dans la mise en œuvre des mesures de sûreté d'un aéroport sont considérées comme suffisamment graves pour avoir des conséquences notables sur le niveau global de sûreté de l'aviation civile dans l'Union, la Commission appliquera l'article 15 de son règlement (UE) n° 72/2010. En pareille circonstance, toutes les autres autorités compétentes sont averties de la situation et invitées à envisager des mesures compensatoires à l'égard des vols en provenance de l'aéroport en question. Aucune procédure au titre de l'article 15 n'a dû être lancée en 2016.

Indépendamment de la possibilité d'appliquer ou non l'article 15, la Commission peut envisager de prendre une autre mesure, notamment en cas d'absence prolongée de correction ou en cas de récurrence des déficiences, à savoir entamer une procédure d'infraction. En 2016, une procédure d'infraction dont la Cour de justice de l'Union européenne a été saisie en 2014 suite à l'inspection d'une administration nationale a pu être close. L'État membre concerné n'assurait pas l'exécution régulière des contrôles de conformité de certaines mesures de sûreté dans plusieurs aéroports situés sur son territoire. À la suite de la présentation par l'État membre d'éléments de preuve satisfaisants indiquant qu'il n'enfreignait plus le droit de l'Union, la Commission a pu abandonner la procédure pendante devant la Cour de justice de l'Union européenne.

DEUXIÈME PARTIE

LA LÉGISLATION ET LES INSTRUMENTS SUPPLÉMENTAIRES

1. LÉGISLATION

L'aviation civile continue d'être une cible de choix pour les groupes terroristes et, pour contrer cette menace, il faut garantir la mise en œuvre de mesures de protection proportionnées et fondées sur le risque. La Commission et les États membres procèdent par conséquent 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 du 30 novembre 2016 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. Par ce règlement, la Commission a clarifié l'obligation d'évaluation des risques et d'être plus précis sur les types d'opérations de certaines catégories de trafic aérien énumérées dans ledit règlement, afin d'améliorer la clarté juridique.

Afin de remédier au moins partiellement à la situation de sous-effectif chronique en ce qui concerne les inspecteurs de la sûreté de l'aviation et de favoriser les échanges mutuels, la Commission a adopté le règlement d'exécution (UE) 2016/472 de la Commission du 31 mars 2016 portant modification du règlement (UE) n° 72/2010 en ce qui concerne la définition de l'expression «inspecteur de la Commission» (texte présentant de l'intérêt pour l'EEE). Ce règlement inclut désormais dans le groupe des «inspecteurs de la Commission» les inspecteurs des États de l'AELE, de l'Autorité de surveillance AELE et de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC).

2. BASE DE DONNÉES DE L'UNION SUR LA SÛRETÉ DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT (UDSCS)

La base de données sur les agents habilités et les chargeurs connus⁴ est le seul outil juridique 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. Depuis le 1^{er} février 2012, la base de données s'est enrichie de la liste des transporteurs aériens autorisés à transporter du fret et du courrier dans l'UE au départ d'aéroports de pays tiers (ACC3). En 2013, la base de données a vu son contenu étendu légalement pour inclure également la liste des validateurs UE de sûreté aérienne agréés par les États membres. Par ailleurs, afin de mieux refléter son utilisation élargie, elle a été rebaptisée «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement»⁵. À la fin de 2016, la base de données contenait environ 14 000 enregistrements d'agents habilités, de chargeurs connus, de validateurs indépendants et d'entités ACC3. Son taux de disponibilité cible de 99,5 % a été constamment respecté en 2016 également.

TROISIÈME PARTIE

ESSAIS, ÉTUDES ET NOUVELLES INITIATIVES

1. ESSAIS

Au sens de la législation européenne en matière de sûreté aérienne, un «essai» a lieu lorsqu'un État membre décide, en accord avec la Commission, d'utiliser une technique ou une méthode déterminée qui n'est pas reconnue par la législation en lieu et place d'une mesure de contrôle de sûreté reconnue et ce, pendant une durée limitée, sous réserve qu'un tel essai ne porte pas atteinte au niveau général de la sûreté. Juridiquement, le terme ne s'applique pas aux situations dans lesquelles un État membre ou une entité procède à l'évaluation d'une nouvelle mesure de contrôle de sûreté déployée parallèlement à une ou plusieurs autres qui sont déjà couvertes par la législation.

Dans le courant de l'année 2016, des essais et évaluations ont été effectués aux Pays-Bas et en France. 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 types d'essais ont donné des résultats positifs au cours de 2016 et les périodes d'évaluation devraient prendre fin en 2017.

2. ÉTUDES ET RAPPORTS

En octobre 2016, la Commission a reçu une étude⁶ portant sur l'optimisation de l'inspection/le filtrage des liquides dans les aéroports pour permettre à terme la suppression des restrictions. La tentative d'attentat terroriste aux explosifs liquides visant à faire exploser un vol transatlantique en

⁴ La Commission a mis en place cette base de données, dont l'utilisation a été rendue obligatoire pour les acteurs de la chaîne d'approvisionnement par le règlement (UE) n° 185/2010 et la décision C(2010) 774.

⁵ Règlement (UE) n° 1116/2013 de la Commission du 6 novembre 2013 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 (JO L 299 du 9.11.2013, p. 1).

⁶ L'étude a été réalisée par le consultant Steer Davies Gleave.

2006 a donné lieu à une décennie de mesures de sûreté renforcées dans les aéroports du monde entier, ainsi qu'à des inconvénients pour les passagers qui tentent de voyager avec des liquides, des aérosols et des gels du quotidien (LAG). L'étude visait à analyser les niveaux d'emport de LAG par les passagers, ainsi que l'incidence de la technologie et de son développement futur sur les capacités d'inspection/de filtrage des aéroports et donc la perspective de lever progressivement ou totalement les restrictions à l'avenir.

3. INITIATIVES NOUVELLES

De nouveaux progrès ont été accomplis en ce qui concerne la feuille de route pour le développement de technologies dans le domaine de la sûreté de l'aviation. La feuille de route définit différentes activités portant sur tous les aspects des technologies et méthodes en matière de sûreté et sert de référence pour toutes les parties prenantes européennes impliquées dans la recherche en matière de sûreté aérienne.

Pour ce qui est du fret, la Commission a continué de travailler étroitement avec les États membres afin de négocier la mise en œuvre d'un système d'analyse d'informations anticipées sur les marchandises, avant chargement (PLACI). Dans ce contexte, elle a poursuivi sa coopération avec les autorités douanières dans le cadre de l'exercice international en cours au sein du groupe de travail conjoint de l'OACI et de l'OMD sur le système d'informations anticipées sur les marchandises, dans lequel la Commission joue un rôle actif avec la DG MOVE et la DG TAXUD. Mené en coopération avec les États et les parties prenantes, cet exercice vise à définir d'un commun accord des principes, des normes éventuelles et des pratiques recommandées pouvant être adoptées et mises en œuvre si un État ou une région devait décider d'appliquer ce type de notion dans l'un ou dans la totalité des modèles d'entreprise dans le domaine du fret et du courrier aériens.

Les validateurs UE de sûreté aérienne jouent un rôle essentiel dans la création et le maintien d'une chaîne d'approvisionnement sûre et efficace dans le domaine du transport de fret et de courrier aériens entrants. Dans le cadre de sa politique d'étroite coopération avec les parties prenantes, la Commission a accueilli les 17 et 18 octobre 2016 un atelier à l'intention des validateurs UE de sûreté aérienne. L'objectif était de fournir aux participants des informations à jour sur l'évolution de la politique de sûreté du fret aérien et de favoriser l'échange des meilleures pratiques aux fins de normaliser les méthodologies et d'améliorer l'efficacité et l'efficience du processus de validation.

Avec les attaques de 2016, la protection des lieux publics de transport tels que les zones publiques des aéroports a été placée au centre des préoccupations en matière de sûreté des transports⁷; aussi, les 7 et 8 novembre 2016, la Commission a organisé un atelier visant à examiner cette question, en prenant en considération les conclusions émises par les États membres après l'attaque de l'aéroport de Bruxelles selon lesquelles ces zones publiques devaient rester publiques et que les mesures devaient être prises sur la base des évaluations des risques locaux, dans un souci d'équilibre entre les exigences en matière de sûreté, le confort des passagers et les opérations de transport. La sûreté de ces zones relevant souvent de la compétence de plusieurs autorités et parties prenantes, l'objectif était de favoriser l'échange d'informations entre les délégués des ministères des transports et de l'intérieur, des forces de police et d'autres parties prenantes, telles que les associations d'usagers, d'aéroports et d'opérateurs. Il est apparu clairement qu'il n'existe pas de solution uniforme à ce problème qui puisse s'appliquer de la même manière à tous les aéroports; les participants ont

⁷ D'autres types de zones publiques de transport sont les gares ferroviaires, les stations de métro et les plates-formes multimodales.

souligné l'importance de procéder à des évaluations des risques locaux et de remédier dans chaque cas aux vulnérabilités constatées par une combinaison spécifique de solutions technologiques, procédurales et méthodologiques. Vers la fin de l'année, la Commission a lancé une étude dans le but de collecter les meilleures pratiques des aéroports européens et, dans la mesure du possible, de les évaluer à l'aune de leur rapport coûts-avantages.

QUATRIÈME PARTIE

DIALOGUE AVEC LES ORGANISMES INTERNATIONAUX ET LES PAYS TIERS

1. GENERALITES

La Commission dialogue avec les organismes internationaux et les principaux partenaires commerciaux, et sa participation à des réunions internationales connexes, telles que la réunion annuelle du panel «Sûreté aérienne» de l'OACI, garantit que les positions de l'UE seront coordonnées. La tenue d'un dialogue bilatéral avec certains pays tiers, tels que les États-Unis, le Canada, l'Australie, etc., donne à la Commission la possibilité d'établir une bonne entente et un niveau élevé de confiance avec les pays qui adoptent une approche similaire en matière de sûreté de l'aviation.

2. ORGANISMES INTERNATIONAUX

La Commission a participé à la réunion annuelle du panel «Sûreté aérienne» de l'OACI qui s'est tenue à Montréal du 14 au 18 mars 2016. Elle a présenté deux documents d'information portant respectivement sur l'évolution de la situation dans le domaine de la sûreté aérienne dans l'UE et sur le projet européen relatif à la sûreté dans l'aviation civile en Afrique et dans la péninsule arabique (projet CASE). Le premier document décrivait les développements en matière de renforcement de la sûreté de l'aviation civile dans l'Union européenne ainsi que les initiatives récentes visant à mettre en place des arrangements en vue de contrôles de sûreté uniques. De tels arrangements existent actuellement avec les États-Unis, le Canada et le Monténégro. Le second document comportait une description du projet CASE, lancé officiellement le 1^{er} novembre 2015. Ce projet quadriennal (2015-2019) consiste en des activités de renforcement des capacités à organiser au profit des pays partenaires en Afrique et dans la péninsule arabique. Le projet est financé par l'Union européenne (UE) et mis en œuvre par la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC).

La Commission a participé à la réunion triennale de l'Assemblée de l'OACI qui s'est tenue à Montréal du 27 septembre au 7 octobre 2016. Elle y a présenté trois documents de travail. L'un des documents, portant sur les priorités en matière de sûreté de l'aviation civile, présentait des propositions sur la base des leçons tirées de la mise en application de la résolution de l'Assemblée A38-15 et du programme de travail de l'OACI 2014-2016. Le deuxième document traitait de la cyber-résilience dans l'aviation civile (coprésenté par les États-Unis). Ce document faisait valoir que le système de l'aviation civile était constitué d'une mosaïque de composants, de systèmes et de réseaux interconnectés. Le risque de cyber-incidents susceptibles de compromettre les communications et les échanges d'informations entre les différentes parties prenantes dans le domaine de l'aviation, d'avoir une incidence sur la sûreté et la sécurité et de nuire à la continuité des

activités aéronautiques a augmenté au fil des ans. Bien que l'OACI ait reconnu l'importance de définir une approche appropriée de cybersécurité dans l'aviation civile, des efforts supplémentaires sont encore nécessaires pour accroître la sensibilisation à l'échelon mondial et développer des approches de cyber-résilience cohérentes au niveau mondial pour le système aéronautique. Le dernier document était consacré à la résolution des problèmes dans le domaine du renforcement des capacités. Ce document faisait valoir que les activités de renforcement des capacités, qu'elles soient organisées par l'OACI, par des États isolés, par des organisations régionales ou par l'industrie, jouent un rôle crucial de soutien aux efforts déployés par les États membres pour atteindre une conformité effective et durable aux normes et pratiques recommandées de l'OACI. Une gestion efficace des activités de renforcement des capacités est donc essentielle à l'obtention de résultats tangibles.

3. PAYS TIERS

Comme les années précédentes, la Commission a dialogué activement avec les États-Unis sur les questions de sûreté aérienne au sein de diverses instances, dont le groupe de coopération entre l'UE et les États-Unis sur la sûreté des transports (TSCG). Le TSCG a pour but de stimuler la coopération dans un certain nombre de domaines d'intérêt mutuel et d'assurer la continuité du fonctionnement du dispositif de contrôle de sûreté unique, ainsi que de la reconnaissance mutuelle des régimes respectifs de l'Union et des États-Unis pour le fret et le courrier aériens. Ces deux initiatives facilitent le travail des exploitants et leur procurent un gain en termes de temps et de coûts.

Le règlement d'exécution (UE) 2015/2426 de la Commission du 18 décembre 2015 est entré en vigueur le 29 février 2016, étendant ainsi le contrôle de sûreté unique au Canada et au Monténégro depuis cette date. Ce règlement d'application reconnaît que les deux pays appliquent des normes de sûreté équivalentes aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile.
