



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 9.7.2013
COM(2013) 523 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

**RAPPORT ANNUEL 2012 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

Le présent rapport couvre la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2012

INTRODUCTION

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. 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. 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.

Par ailleurs, les dispositions complétant le règlement (CE) n° 300/2008 ont été considérablement modifiées. D'une part, ces modifications visent à ajuster ou à clarifier davantage 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. Ces mesures ont été prises à la suite de la découverte, en octobre 2010, de bombes placées dans du fret en provenance du Yémen.

En ce qui concerne les 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, susceptibles de causer d'importants désagréments pour les passagers aériens. 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.

Enfin, 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.

PREMIÈRE PARTIE

LES INSPECTIONS

1. GENERALITES

Conformément au règlement (CE) n° 300/2008, la Commission est tenue d'effectuer des inspections dans les administrations des États membres chargées de la sûreté aérienne (les «autorités compétentes») et dans les aéroports de l'UE. 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 son travail d'inspection, la Commission dispose d'une équipe de 10 inspecteurs de la sûreté aérienne (à temps complet ou à temps partiel). Elle est secondée par des inspecteurs nationaux désignés par les États membres, l'Islande, la Norvège et la Suisse, auxquels elle a délivré une certification en application du nouveau cadre juridique. Parmi ces inspecteurs nationaux, 57 ont participé aux inspections de 2012. En annexe figure un tableau récapitulatif de l'ensemble des contrôles de conformité réalisés à ce jour par la Commission et l'autorité de surveillance AELE.

2. INSPECTIONS DES AUTORITES NATIONALES COMPETENTES

La Commission a inspecté onze (11) autorités compétentes pendant l'année 2012, qui avaient toutes déjà fait l'objet d'une inspection de la Commission. Pour plusieurs États membres, ces inspections ont fait apparaître des améliorations notables. Les déficiences les plus courantes en 2012 étaient similaires à celles décelées lors d'inspections en 2011 et concernaient principalement 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 que constitue le règlement (CE) n° 300/2008.

En ce qui concerne la mise en œuvre des mesures de sûreté aérienne, la capacité de détecter et de corriger les manquements rapidement 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 par les autorités nationales 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 déficiences. 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 véritable effet dissuasif.

La crise financière et la pression qui en découle sur les budgets publics ont affecté les ressources disponibles pour les activités de contrôle de la conformité au niveau national dans certains États membres.

3. PREMIERES INSPECTIONS DES AEROPORTS

Vingt-trois (23) premières inspections d'aéroports ont été menées pendant l'année 2012, soit une augmentation de 4 inspections par rapport à 2011, due essentiellement au fait qu'un certain nombre de petits aéroports, exigeant un nombre d'inspecteurs moins élevés, ont été concernés. Tous les chapitres ont été couverts (mais pas lors de chaque inspection). Le

pourcentage global de mesures de base jugées conformes en 2012 a augmenté pour atteindre 83 %.

Concernant les mesures traditionnelles¹, les déficiences constatées étaient souvent dues à des facteurs humains. Ceux-ci avaient principalement trait à la qualité de l'inspection/filtrage du personnel, ainsi qu'à certaines obligations en matière 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 aux normes pour l'application de l'inspection/filtrage. Il devrait être remédié aux problèmes liés au facteur humain en améliorant la formation et les contrôles.

Par ailleurs, certaines mesures supplémentaires prévues par le nouveau cadre réglementaire instauré par le règlement (CE) n° 300/2008 n'avaient pas encore été pleinement mises en œuvre dans les aéroports inspectés en 2012. Des cas de non-conformité ont été décelés en ce qui concerne les méthodes et les normes applicables aux contrôles de sûreté des approvisionnements de bord et, en particulier, des fournitures destinées aux aéroports (absence d'une chaîne d'approvisionnement entièrement sûre), l'absence d'évaluation du niveau de risque pour déterminer la fréquence des patrouilles dans les aéroports, le renouvellement des certificats des opérateurs qui utilisent les équipements à rayons X et les équipements du système de détection d'explosifs, et le fret et le courrier à haut risque. Les autorités compétentes des États membres devraient poursuivre activement la mise en œuvre de ces dispositions plus récentes.

4. INSPECTIONS DE SUIVI

Conformément à l'article 13 du règlement (UE) n° 72/2010², la Commission effectue normalement un nombre limité d'inspections de suivi. Une nouvelle inspection sera programmée dans les aéroports où plusieurs déficiences graves ont été décelées lors de la première inspection, mais aussi, dans une moindre mesure, sur une base aléatoire afin de vérifier la précision des activités nationales de contrôle de conformité et de l'établissement de rapports. Trois (3) activités de ce type ont été menées au cours de l'année 2012 et ont confirmé, dans la plupart des cas, que les déficiences constatées avaient été corrigées de manière adéquate.

5. DOSSIERS EN SUSPENS, CAS VISES 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. Vingt-quatre dossiers (14 aéroports et 10 autorités compétentes) ont pu être classés au cours de l'année 2012. Au total, 14 dossiers relatifs aux autorités compétentes et 27 relatifs à des inspections d'aéroports étaient toujours en suspens à la fin de l'année.

Si les déficiences constatées dans 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 du règlement (UE) n° 72/2010. En pareille circonstance, toutes les autres autorités compétentes sont averties de la situation et invitées à envisager des mesures supplémentaires à l'égard des vols en provenance de l'aéroport en

¹ Par mesures traditionnelles, on entend celles déjà applicables en vertu du règlement (CE) n° 2320/2002.

² Règlement (UE) n° 72/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 définissant les modalités des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, JO L 23 du 27.1.2010, p. 1.

question. Une procédure au titre de l'article 15 a été engagée en mai 2012 et close un mois plus tard, les déficiences ayant été corrigées de manière satisfaisante.

L'autre mesure de contrôle de l'application éventuelle dans les cas les plus graves, ou en cas d'absence prolongée de correction ou en cas de récurrence des déficiences, consiste à entamer des procédures d'infraction. En 2012, une procédure d'infraction a été lancée suite à des inspections d'une administration nationale. L'État membre concerné n'avait pas poursuivi le programme national de sûreté de l'aviation civile. Au cours de l'année, trois (3) autres procédures d'infraction ont pu être closes après correction des manquements décelés. À la fin de 2012, aucune procédure d'infraction n'était en cours.

6. ÉVALUATIONS PAR LES ÉTATS MEMBRES

En vertu du point 18.1 de l'annexe II du règlement (UE) n° 18/2010 de la Commission³, les États membres sont tenus de soumettre à la Commission chaque année, avant la fin du mois de mars, un rapport présentant le résultat des contrôles de conformité réalisés entre janvier et décembre de l'année précédente. Pour la période de janvier à décembre 2011, les États membres ont soumis leurs rapports dans les délais et en respectant dans tous les cas le modèle fourni par la Commission. Les principales déficiences constatées étaient que certains États membres n'avaient toujours pas mis en œuvre toutes les mesures de sûreté, n'avaient pas mené suffisamment d'essais de manière discrète, ou pouvaient encore renforcer leurs mesures de suivi et leur régime d'exécution. Par ailleurs, un manque de contrôle de qualité national – en sus de celui nécessaire à la validation, le cas échéant – des agents/fournisseurs habilités et des chargeurs/fournisseurs connus a été constaté.

DEUXIÈME PARTIE

LA LEGISLATION ET LES INSTRUMENTS SUPPLEMENTAIRES

1. GENERALITES

La tentative d'attentat à la Noël 2009 au moyen d'explosifs dissimulés dans les sous-vêtements de l'auteur, la découverte de bombes dans du fret en provenance du Yémen fin 2010, plusieurs menaces au pointeur laser début 2012, des cyberattaques potentielles, une vulnérabilité encore élevée aux explosifs liquides: tous ces éléments ont rappelé que l'aviation civile continue d'être la cible d'attaques utilisant des moyens nouveaux et innovants, auxquelles il faut répondre par des mesures de protection adaptées et définies en fonction du risque.

Les nouveaux actes législatifs en matière de sûreté aérienne adoptés en 2012 visaient premièrement à affiner encore le cadre juridique mis en place par le règlement (CE) n° 300/2008, et deuxièmement à définir les nouvelles normes de base communes pour la validation UE de sûreté aérienne.

³ Règlement (UE) n° 18/2010 de la Commission du 8 janvier 2010 modifiant le règlement (CE) n° 300/2008, JO L 7 du 12.1.2010, p. 3.

2. LEGISLATION COMPLEMENTAIRE ADOPTEE

Les nouveaux textes législatifs adoptés en 2012 sont:

- le règlement (UE) n° 173/2012⁴ en ce qui concerne la clarification et la simplification de certaines mesures de sûreté aérienne spécifiques;
- le règlement (UE) n° 711/2012⁵ en ce qui concerne les méthodes utilisées pour l'inspection/le filtrage des personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent;
- le règlement (UE) n° 1082/2012⁶ en ce qui concerne la validation UE de sûreté aérienne;
- la décision C(2012) 1228⁷ en ce qui concerne la clarification et la simplification de certaines mesures de sûreté aérienne spécifiques;
- la décision C(2012) 5672⁸ définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation en ce qui concerne le fret et le courrier aériens;
- la décision C(2012) 5880⁹ en ce qui concerne les méthodes utilisées pour l'inspection/le filtrage des personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent.

Ces textes ont été élaborés au cours de six réunions ordinaires du comité de réglementation pour la sûreté de l'aviation civile, de six réunions du groupe consultatif des parties intéressées à la sûreté de l'aviation, ainsi que d'une série de séances ciblées de groupes de travail auxquelles participaient des représentants des États membres et du secteur.

3. BASE DE DONNEES DES AGENTS HABILITES ET CHARGEURS CONNUS

La «base de données européenne sur les agents habilités et les chargeurs connus» (base de données RAKC)¹⁰ est, depuis le 1^{er} juin 2010, le principal instrument juridique et le seul qui doit être utilisé 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 (ayant fait l'objet d'une validation UE de sûreté aérienne); depuis le 1^{er} février 2012, elle contient la liste des transporteurs aériens autorisés à transporter du fret et du courrier dans l'UE en provenance d'aéroports de pays tiers. Son exploitation fait l'objet d'un contrat-cadre de la Commission. À la fin de 2012, la base de données RAKC contenait environ 16 000 enregistrements d'agents habilités, de chargeurs connus (ayant fait l'objet d'une validation UE de sûreté aérienne) et d'entités ACC3. Son taux de disponibilité contractuel de 99,5 % a été constamment respecté en 2012 également.

⁴ Règlement (UE) n° 173/2012 de la Commission du 29 février 2012 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010, JO L 59 du 1.3.2012, p. 1.

⁵ Règlement (UE) n° 711/2012 de la Commission du 3 août 2012 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010, JO L 209 du 4.8.2012, p. 1.

⁶ Règlement (UE) n° 1082/2012 de la Commission du 9 novembre 2012 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010, JO L 324 du 22.11.2012, p. 25.

⁷ Décision C(2012) 1228 final, adressée à l'ensemble des États membres le 29.2.2012; non publiée au JO.

⁸ Décision C(2012) 5672 final, adressée à l'ensemble des États membres le 10.8.2012; non publiée au JO.

⁹ Décision C(2012) 5880 final, adressée à l'ensemble des États membres le 23.8.2012; non publiée au JO.

¹⁰ La Commission a mis en place cette base de données, dont l'utilisation est rendue obligatoire pour les acteurs de la chaîne d'approvisionnement par le règlement (UE) n° 185/2010 et la décision C(2010) 774.

4. INSPECTIONS DANS LES AEROPORTS DE L'UE - GUIDES

En vertu des règlements (CE) n° 300/2008 et (UE) n° 72/2010, le contrôle de la conformité aux exigences de la sûreté de l'aviation civile effectué par les services de la Commission doit être objectif et reposer sur une méthode standard.

Pour favoriser le respect de cet objectif, la Commission a élaboré et tient à jour deux guides complets comportant des instructions et des conseils détaillés à l'intention des inspecteurs de l'UE dans ce domaine. Un manuel porte sur les inspections dans le domaine de la sûreté du fret aérien tandis que l'autre porte sur les inspections dans les aéroports. En avril 2012, ces deux manuels ont été révisés afin de tenir compte des dernières modifications apportées aux modalités d'exécution et d'ajouter des instructions et des conseils à l'intention des inspecteurs.

TROISIÈME PARTIE

ESSAIS, ETUDES 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 2012, des essais et évaluations ont été effectués au Luxembourg, en Espagne, en France, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni. Ils concernaient l'utilisation de chambres de simulation des conditions de vol intégrant la détection de traces (pour fret et courrier), de détecteurs de métaux pour analyser les chaussures, de scanners de sûreté à rétrodiffusion, de différents algorithmes pour les scanners de sûreté, d'équipements d'inspection/filtrage procédant à des analyses automatiques des bagages de cabine, et l'utilisation combinée de systèmes de détection de traces d'explosifs et de détecteurs de métaux portatifs pour l'inspection/filtrage des passagers dans certains cas.

2. ÉTUDES ET RAPPORTS

Au milieu de l'année 2012, le rapport final sur la projection d'images fictives ou d'images de menace (technologie TIP), largement utilisée dans les aéroports de l'UE lors de l'inspection/filtrage des bagages de cabine, des objets transportés et des bagages de soute, a été remis par le consultant Booz & Co. Il a principalement confirmé que, si elle est déployée de façon adéquate, la technologie TIP peut avoir une incidence positive sur l'efficacité du travail des opérateurs chargés de l'inspection/filtrage. Cependant, il concluait aussi que dans le cadre juridique actuellement applicable au déploiement, aucune différence de résultats en matière de détection d'articles prohibés ne pouvait être établie entre les aéroports équipés de la

technologie TIP et ceux qui ne le sont pas. Le consultant a donc formulé une série de recommandations pour l'amélioration du cadre actuel régissant le déploiement.

En outre, le même contractant a travaillé sur une étude évaluant l'incidence de l'inspection/filtrage des liquides, aérosols et gels (LAG) dans les aéroports dans la perspective de la date limite (désormais obsolète) du 29 avril 2013 pour la levée des restrictions applicables aux LAG transportés par les passagers. L'étude a été complétée par une nouvelle évaluation, par la Commission, de la menace et des risques que représentent les explosifs liquides, qui a débouché sur la conclusion que les risques posés par ces substances restent d'un niveau élevé et doivent être dûment pris en compte lors de l'inspection/filtrage. Enfin, les données obtenues lors d'enquêtes et de consultations auprès du secteur et lors de sessions intenses en groupes de travail avec les États membres ont montré que si la date limite susmentionnée était maintenue, la demande de systèmes de détection des explosifs liquides excéderait l'offre lors de la mise en œuvre complète de l'inspection/filtrage des LAG, ce qui entraînerait très probablement des difficultés opérationnelles dans les aéroports européens et d'importants désagréments pour les passagers concernés¹¹.

La Commission a débattu de manière approfondie avec les États membres des trois grandes options incluses dans le rapport indépendant du Comité scientifique des risques sanitaires émergents et nouveaux (CSRSEN) sur les effets des scanners à rayons X sur la santé¹²: a) pas de modification de la législation actuelle; b) ajout des scanners de sûreté à rétrodiffusion à la liste des méthodes autorisées pour l'inspection/filtrage des passagers ; c) modification de la législation actuelle afin de permettre que les scanners de sûreté à rayons X déjà déployés et dont les radiations émises sont inférieures à un certain plafond soient utilisés jusqu'à la fin de leur durée de vie économique. Ce rapport constituait un engagement de suivi d'une proposition législative dans le domaine de la sûreté aérienne pris par la Commission et a été approuvé le 26 avril 2012

3. INITIATIVES NOUVELLES.

L'un des principaux dossiers de réglementation en cours dans le domaine de la sûreté aérienne est la modification de la législation actuelle sur les restrictions applicables au transport de liquides, gels et aérosols. La levée de ces restrictions est prévue depuis plusieurs années et a déjà fait l'objet de révisions de la législation. En 2012, la Commission, en collaboration avec les États membres, les aéroports et les fabricants d'équipements de détection, a lancé des essais et commandé une étude. Les résultats obtenus montraient que l'inspection/filtrage de tous les liquides à partir du mois d'avril 2013 n'était pas faisable, étant donné que le déploiement des équipements nécessaires dans les aéroports de l'UE n'avait pas commencé. En juillet 2012, la Commission a transmis un rapport contenant ces conclusions et ses propositions d'actions futures au Conseil et au Parlement européen.

En novembre 2012, le comité de réglementation pour la sûreté de l'aviation civile a rendu un avis favorable sur les propositions de la Commission visant à mettre en œuvre la première phase des procédures d'inspection/filtrage des liquides le 31 janvier 2014 au plus tard ; la législation a finalement été adoptée par la Commission au mois de mars 2013.

Comme prévu dans le plan d'action en matière de sûreté du fret aérien, la Commission a étendu son action en la matière en mettant en place le cadre réglementaire applicable au fret et

¹¹ La date limite pour le déploiement complet de l'inspection/filtrage des LAG a été reportée au 31.4.2014; règlement (UE) n° 246/2013 de la Commission du 19 mars 2013 modifiant le règlement (CE) n° 185/2010 (JO L 77 du 20 mars 2013, p. 8).

¹² http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/emerging/docs/scenih_r_036.pdf

au courrier acheminés vers l'Union au départ de pays tiers et une procédure solide de validation UE de sûreté aérienne, également applicable hors du territoire de l'Union européenne. La première phase est entrée en vigueur le 1^{er} février 2012. Depuis cette date, les transporteurs aériens qui souhaitent transporter le fret et du courrier dans l'Union en provenance d'aéroports de pays tiers doivent s'inscrire en tant que « ACC3 »¹³. Afin d'harmoniser et de faciliter le mécanisme d'enregistrement et de consultation en la matière, tant pour les États membres que pour la Commission, de nouvelles fonctionnalités relatives aux ACC3 ont été mises en place dans la base de données RAKC au cours du dernier trimestre de 2012.

Une coopération étroite a été poursuivie avec les autorités douanières en ce qui concerne une éventuelle harmonisation du régime OAE (opérateur économique agréé) avec les régimes de validation de sûreté aérienne applicables aux agents habilités et aux chargeurs connus de fret et de courrier. « Le but de cette coopération est d'éviter aux opérateurs économiques de devoir faire l'objet de deux validations alors que leurs activités principales couvertes par chacun des deux cadres réglementaires se recoupent en grande partie et, en même temps, de déceler les éventuelles lacunes qui pourraient nuire à la sûreté du fret aérien et de proposer des mesures appropriées pour les combler. ».

Dans le cadre du programme de travail de la Commission sur la protection des infrastructures critiques et dans le cadre du réseau européen de référence pour la protection des infrastructures critiques (RER-PIC), un nouveau sous-groupe thématique sur les technologies de la sûreté aérienne a été mis en place au début de l'année 2012.

Un groupe de travail constitué de représentants des États membres intéressés et du secteur a été établi dans le cadre de l'« agenda pour l'avenir ». Le groupe a établi un plan d'action afin d'analyser les possibilités d'améliorer l'efficacité dans le domaine de la sûreté aérienne. Des travaux sur deux actions concrètes ont commencé en 2012: a) évaluation des risques liés aux passagers et b) commande d'une étude analysant différents concepts liés à la différenciation des passagers. À l'avenir, il pourrait être envisagé que le comité pour la sûreté de l'aviation (AVSEC) pilote lui-même la mise en œuvre d'un plan d'action en l'inscrivant comme point permanent à son ordre du jour.

QUATRIÈME PARTIE

DIALOGUE AVEC LES ORGANISMES INTERNATIONAUX ET LES PAYS TIERS

1. GENERALITES

La Commission coopère pleinement avec les organismes internationaux et les partenaires clés issus de pays tiers et est régulièrement représentée aux réunions internationales, où elle coordonne en général la position de l'UE et fait souvent des exposés ou soumet des documents. Des dialogues sont également ouverts, le cas échéant, avec tel ou tel pays tiers sur des problèmes locaux ou des questions d'intérêt commun, parmi lesquels les dérogations aux exigences normales régissant le transport de liquides achetés dans des points de vente hors taxe. Ces contacts permettent à l'UE de rester informée des meilleures pratiques et de les

¹³ Règlement (UE) n° 859/2011 de la Commission du 25 août 2011 modifiant le règlement (CE) n° 185/2010, JO L 220 du 26.8.2011, p. 9.

diffuser, ainsi que d'influer sur les décisions prises au niveau mondial. Le lien et la cohérence entre la sûreté intérieure et la sûreté extérieure doivent être garantis. En vertu du nouveau cadre juridique mis en place par le traité de Lisbonne, le Service européen pour l'action extérieure sera pleinement consulté dans le cadre du dialogue avec des organisations internationales et des pays tiers, afin que la cohérence et la complémentarité avec des dialogues politiques spécifiques engagés par ledit service soient également assurées.

2. ORGANISMES INTERNATIONAUX

La Commission assiste aux réunions annuelles du panel « Sûreté aérienne » de l'OACI et y a présenté, en 2012 (session du 26 au 30 mars), quatre documents de travail (un sur les liquides, deux sur le fret et un sur la transparence des mesures de sûreté). Ces interventions ont été bien reçues.

Par ailleurs, la Commission participe régulièrement à des réunions de la task force technique et de la task force formation de la CEAC (Conférence européenne de l'aviation civile). Les conclusions établies par chacun de ces groupes ont ensuite servi de base de discussion lors de réunions du comité de réglementation et des groupes de travail qui y sont associés. La Commission et la CEAC ont signé un protocole d'accord au cours du second semestre de 2012 afin d'éviter les chevauchements ou les doubles emplois dans leurs travaux.

En outre, des mesures harmonisées ont été abordées dans le cadre du suivi d'un séminaire d'EUROCONTROL sur la menace que représentent les lasers. L'objectif principal de celui-ci était de rassembler des groupes de parties prenantes ayant un intérêt évident à cette question, de sorte qu'elles puissent envisager une approche collective en vue de réduire la menace croissante que constituent les interférences laser non autorisées pour l'aviation.

3. PAYS TIERS

La Commission a poursuivi activement le dialogue avec les États-Unis sur la problématique de la sûreté aérienne au sein de diverses instances, dont le groupe de coopération entre l'UE et les États-Unis sur la sûreté des transports, dans le cadre convenu pour le contrôle de sûreté unique¹⁴.

En outre, une nouvelle étape importante dans la coopération transatlantique dans le domaine de la sûreté aérienne a été franchie à la mi-2012 avec la reconnaissance mutuelle des régimes de fret et de courrier aériens respectifs de l'Union européenne et des États-Unis.

La Commission est également intervenue à plusieurs reprises lorsque des États membres ont fait part d'inquiétudes particulières concernant de nouvelles exigences de sûreté de la part de pays tiers, qui semblaient faire trop peu de cas des dispositifs de sûreté rigoureux déjà mis en place par l'UE. Entre autres, les États-Unis ont continué à émettre, sans consultation préalable, des amendements d'urgence applicables à des compagnies aériennes opérant au départ de l'UE, causant parfois des problèmes majeurs aux parties prenantes de l'UE.

La Commission a pris part à l'une des inspections effectuées dans un aéroport des États-Unis pour contrôler la conformité de certaines mesures de sûreté dans le cadre de l'accord susmentionné sur le contrôle de sûreté unique.

¹⁴ Applicable à compter du 1.4.2011 pour les aéronefs, les passagers et leurs bagages de cabine et bagages de soute arrivant des États-Unis – Règlement (UE) n° 983/2010 de la Commission du 3 novembre 2010 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010, JO L 286 du 4.11.2010, p. 1.

La Commission a également entamé des négociations avec le Canada et Israël en vue d'un accord concernant un système de contrôle de sûreté unique avec ces pays.

CONCLUSIONS

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. 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.

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.

Annexe

Inspections de la Commission au 31.12.2012

État	Nombre d'inspections 1.2012 - 12.2012 (y compris inspections de suivi)	Total des inspections 2004- 2012 (y compris inspections de suivi)
Autriche	0	9
Belgique	1	11
Bulgarie	1	7
Chypre	1	7
République tchèque	1	8
Danemark	1	10
Estonie	1	6
Finlande	2	10
France	2	17
Allemagne	2	19
Grèce	1	14
Hongrie	1	8
Irlande	1	9
Italie	2	17
Lettonie	2	7
Lituanie	1	5
Luxembourg	1	7
Malte	0	3
Pays-Bas	3	10
Pologne	1	10
Portugal	2	10
Roumanie	3	6
Slovaquie	1	5
Slovénie	1	5
Espagne	1	15
Suède	1	12
Royaume-Uni	3	20
Pays non-membres de l'UE		
Suisse	0	5
TOTAL	37	272

Inspections de l'autorité de surveillance AELE au 31.12.2012

État	Nombre d'inspections 1.2012 - 12.2012 (y compris inspections de suivi)	Total des inspections 2004- 2012 (y compris inspections de suivi)
Islande	0	9
Norvège	5	40
TOTAL	5	49