



Bruxelles, le 7.12.2015  
COM(2015) 599 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL**

**Le programme européen de sécurité aérienne**

## 1. LA COMMUNICATION DE LA COMMISSION DE 2011

La communication de la Commission «*établissant un système de gestion de la sécurité aérienne pour l'Europe*»<sup>1</sup> publiée en 2011 décrivait les défis auxquels l'Union et ses États membres sont confrontés en matière de sécurité, et concluait à la nécessité de passer à une gestion plus proactive et fondée sur des données probantes. Elle détaillait un certain nombre de mesures pratiques à prendre pour relever ces défis.

Certaines de ces mesures ont été mises en œuvre depuis lors, notamment grâce l'adoption du règlement (UE) n° 376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile<sup>2</sup>. La proposition, présentée par la Commission, d'un règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil [COM(2015) 613] poursuit la mise en œuvre des mesures recensées dans la communication de la Commission de 2011 en vue d'établir et de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile et de protection de l'environnement en Europe.

La communication de la Commission «*établissant un système de gestion de la sécurité aérienne pour l'Europe*» était accompagnée d'un document décrivant le programme européen de sécurité aérienne<sup>3</sup>.

## 2. LA 1<sup>RE</sup> EDITION DU DOCUMENT RELATIF AU PROGRAMME EUROPEEN DE SECURITE AERIENNE

Le programme européen de sécurité aérienne<sup>4</sup> comprend un ensemble intégré de règlements au niveau de l'Union, ainsi que les activités et les procédures utilisées pour la gestion conjointe de la sécurité de l'aviation civile au niveau européen. Il ne s'agit pas d'un plan d'activités, mais plutôt de l'équivalent fonctionnel, au niveau de l'UE, du programme national de sécurité décrit à l'annexe 19 de la convention de Chicago.

Le document relatif au programme européen de sécurité aérienne explique la manière dont la sécurité est gérée dans l'UE et les États membres, par l'effet non seulement de la législation de l'Union mais également d'autres politiques, pratiques et actions.

Même si ce document peut comprendre certains éléments prospectifs (étant donné que certaines activités ou règles peuvent avoir été adoptées mais pas mises en œuvre intégralement), son but principal n'est pas de définir une feuille de route pour l'avenir. Il présente un «instantané» de l'ensemble des règles et des procédures qui contribuent, de

---

<sup>1</sup> Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen établissant un système de gestion de la sécurité aérienne pour l'Europe, COM(2011) 670 final.

<sup>2</sup> Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE); JO L 122 du 24.4.2014, p. 18.

<sup>3</sup> Le programme européen de sécurité aérienne, SEC(2011) 1261 final.

<sup>4</sup> Tel que défini à l'article 2, paragraphe 17, du règlement (UE) n° 376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile.

manière intégrée, à la prévention des accidents et à la sécurité des activités aéronautiques dans l'Union.

Le document relatif au programme européen de sécurité aérienne n'est pas destiné à remplacer les documents relatifs aux programmes de sécurité des États membres, mais plutôt à les compléter. Sachant que de nombreuses règles et activités liées à la sécurité aérienne sont adoptées et coordonnées au niveau de l'UE, chaque État membre devrait, dans le document relatif à son propre programme national de sécurité, faire référence au document relatif au programme européen de sécurité aérienne afin de fournir une explication complète de la manière dont la sécurité aérienne est gérée sur le territoire national, comme l'exige la convention de Chicago. En effet, étant donné que l'UE a légiféré dans de nombreux domaines de la sécurité de l'aviation, les États membres ne sauraient décrire la manière dont ils gèrent la sécurité sans prendre en considération la dimension européenne.

En outre, dans certains domaines, les responsabilités qui incombent aux États membres en vertu de la convention de Chicago ont été transférées à l'Union. Le document relatif au programme européen de sécurité aérienne explique comment l'Union européenne s'acquitte des obligations internationales découlant de ce transfert de responsabilités.

En décrivant les procédures utilisées pour gérer conjointement la sécurité au niveau européen, et notamment la manière dont la Commission européenne, les États membres et l'AESA coopèrent pour détecter les situations dans lesquelles la sécurité n'est pas garantie et prennent des mesures afin d'atténuer les risques pour la sécurité, le document relatif au programme européen de sécurité aérienne contribue à clarifier où se situent les différentes responsabilités pour la sécurité au sein de l'UE et comment l'UE dans son ensemble peut atteindre et maintenir des performances satisfaisantes en termes de sécurité. Il permet également de rendre les choses transparentes pour tous les acteurs concernés par la sécurité.

Le format et la structure du document relatif au programme européen de sécurité aérienne s'inspirent de la description détaillée du programme national de sécurité qui figure à l'annexe 19 de la convention de Chicago:

- La première partie du document est consacrée à la politique et aux objectifs de sécurité de l'Union européenne. En particulier, elle comprend la description du cadre législatif européen en matière d'aviation et explique la répartition des compétences entre les États membres et les différents acteurs au niveau de l'UE. Enfin, elle expose en détail les mécanismes mis en place pour faire appliquer la législation de l'Union.
- La seconde partie porte essentiellement sur la gestion des risques de sécurité au niveau européen. Elle décrit les exigences applicables au secteur d'activité et aux États membres en matière de gestion de la sécurité, et explique comment les risques pour la sécurité sont évalués et atténués de façon collective au sein de l'UE.
- La troisième partie traite de la dimension européenne de l'assurance de la sécurité et fournit principalement une description détaillée de la manière dont la supervision de la sécurité est réalisée dans l'Union européenne et les États membres.
- Enfin, la quatrième partie détaille les activités européennes dans le domaine de la promotion de la sécurité, notamment la formation et la coopération internationale.

### **3. UN PROGRAMME EUROPEEN DE SECURITE AERIENNE EVOLUTIF**

Pour rester efficace dans la prévention des accidents et l'atténuation des risques, la gestion de la sécurité doit être adaptée en permanence à l'évolution du marché de l'aviation, au progrès technologique et à l'apparition de nouveaux dangers pour la sécurité. Le document relatif au programme européen de sécurité aérienne doit donc être régulièrement mis à jour pour tenir compte de ces changements. La nécessité, pour la Commission, d'une telle mise à jour régulière a été reconnue dans la communication de la Commission de 2011 (action n° 8).

Depuis la publication de la 1<sup>re</sup> version du document relatif au programme européen de sécurité aérienne en 2011, plusieurs changements ont été apportés à la législation de l'Union. On peut notamment citer les nouvelles règles concernant la limitation du temps de vol; les exploitants de pays tiers; les opérations de vol; la gestion du trafic aérien (ATM) et les services de navigation aérienne (ANS); les aérodromes; et les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements.

Outre l'adaptation du cadre juridique, la gestion de la sécurité a évolué dans d'autres domaines; les activités confiées à l'AESA dans le contexte des inspections de normalisation en sont un exemple. De plus, le volet relatif à la promotion de la sécurité dans l'Union européenne a été renforcé, notamment après la réorganisation de l'AESA en 2014.

Le programme européen de sécurité aérienne est complété par le plan européen pour la sécurité aérienne, qui recense les risques spécifiques auxquels le système européen de sécurité aérienne est actuellement confronté et propose des mesures visant à remédier à ces risques. Alors que, jusqu'à présent, le processus d'élaboration du plan européen pour la sécurité aérienne est en grande partie demeuré interne à l'AESA, le moment est venu de lui donner une dimension et une appartenance véritablement européennes, notamment en y renforçant la participation des États membres et du secteur d'activité. À cet effet, la procédure d'élaboration et d'adoption du plan européen pour la sécurité aérienne a été revue pour tenir compte des enseignements tirés des premiers cycles de mise en œuvre. Étant donné qu'elle constitue un élément essentiel du système de gestion de la sécurité au niveau de l'UE, la Commission a estimé que la procédure d'élaboration, d'adoption et de mise à jour du plan européen pour la sécurité aérienne devait être décrite de façon plus détaillée dans le document relatif au programme européen de sécurité aérienne.

Les règles, activités et procédures qui relèvent du programme européen de sécurité aérienne devraient faire l'objet d'un contrôle, en particulier pour évaluer leur pertinence et leur efficacité. Ce contrôle du niveau de performance en matière de sécurité devrait reposer sur des indicateurs qui pourraient inclure le respect des règles, la fréquence de certains types d'événements affectant la sécurité, le nombre d'accidents, mortels ou non, et la maturité des systèmes de gestion de la sécurité.

Ces indicateurs sont utilisés par les États pour déterminer le «niveau acceptable de performance de sécurité» sur leur territoire conformément aux prescriptions de l'OACI, autrement dit le niveau minimal de performance en matière de sécurité de l'aviation civile à atteindre à l'échelle nationale. Ce niveau est déterminé dans le cadre de chaque programme national de sécurité.

Un niveau acceptable de performance de sécurité à atteindre dans l'Union pourrait, de la même manière, être défini dans le cadre du plan européen pour la sécurité aérienne afin d'assurer un meilleur contrôle du niveau de performance du système aéronautique de l'Union dans ce domaine et de déterminer les modifications qu'il conviendrait d'apporter, aux différents niveaux, pour faire progresser encore davantage la sécurité.

La 2<sup>e</sup> édition du document relatif au programme européen de sécurité aérienne, qui tient compte des changements susmentionnés et décrit la manière dont la sécurité aérienne est actuellement gérée dans l'Union européenne et les États membres, est adoptée en tant qu'annexe au présent rapport.