



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 19.10.2011  
COM(2011) 649 final

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

**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**

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

### **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**

Le présent rapport couvre la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2010

#### **INTRODUCTION**

Le règlement (CE) n° 300/2008 et ses dispositions d'application sont entrés en vigueur le 29 avril 2010. Pour des raisons de clarification, le nouveau cadre réglementaire consolide et abroge les actes juridiques européens adoptés en vertu du cadre précédent constitué par le règlement (CE) n° 2320/2002. Il prend en outre en considération les évolutions techniques et procédurales et fournit plus de précisions à cet égard en réponse à de récents actes illégaux dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Les normes applicables à certains types d'équipements et de procédures d'inspection/filtrage ont donc été améliorées et des méthodes supplémentaires ont été adoptées en la matière, sur la base de normes de base communes. En outre, les règles et conditions applicables aux passagers transportant des liquides à bord des aéronefs ont été complétées.

Tout au long de l'année, la Commission a travaillé régulièrement avec les États membres et l'industrie pour permettre la mise en œuvre souple et homogène du nouveau cadre juridique susmentionné. Les scientifiques et les constructeurs ont axé leurs travaux sur la mise sur le marché de technologies qui devraient permettre aux passagers d'emporter des liquides à bord des aéronefs. Les premiers essais de ces équipements ont été effectués dans des aéroports européens. D'autres essais ont eu lieu concernant l'utilisation des scanners de sûreté. Sur un plan plus général, des discussions régulières se sont poursuivies avec les organisations internationales pour trouver des solutions mondiales aux problèmes communs.

Suite à l'incident de la cargaison yéménite et à celui des colis piégés dans l'UE à la fin du mois d'octobre 2010, l'attention a été de nouveau, et davantage encore, dirigée vers une nouvelle menace. Moins d'un an après l'incident qui s'est produit sur le vol 253 de Northwest Airlines reliant Amsterdam Schiphol à Détroit, à Noël 2009, ces faits sont venus rappeler que les groupes extrémistes considèrent toujours les transports aériens comme une cible tentante et continuent de chercher des moyens d'échapper à la détection par les techniques d'inspection/filtrage actuelles. Ils ont mis en exergue le caractère indispensable du travail de la Commission et de ses partenaires en faveur de la protection des voyageurs et de l'ensemble du secteur des transports aériens en Europe et ont conduit à l'établissement d'un rapport et d'un plan d'action visant à renforcer la sûreté du transport aérien de marchandises, approuvé par le Conseil Transport et le Conseil JAI en décembre 2010. La sûreté intérieure et la sûreté extérieure étant indissociables, il est essentiel de faire face aux menaces, même lorsqu'elles se manifestent loin de notre continent, pour protéger l'Europe et ses citoyens. La Commission travaille en collaboration étroite avec le nouveau «Service européen pour l'action extérieure » dans ce but.

## **PREMIÈRE PARTIE**

### **LES INSPECTIONS**

#### **1. GENERALITES**

Conformément au règlement (CE) n° 300/2008, la Commission est tenue d'effectuer des inspections des administrations des États membres chargées de la sûreté aérienne («les autorités compétentes») et dans les aéroports de l'UE. La Suisse fait également partie du programme de l'Union et le respect de dispositions analogues par la Norvège et l'Islande (et le Liechtenstein) est contrôlé par l'autorité de surveillance de l'AELE. Pour mener son travail d'inspection, la Commission dispose d'une équipe de 11 inspecteurs de l'aviation civile. Elle est secondée par des inspecteurs nationaux désignés par les États membres, l'Islande, la Norvège et la Suisse, auxquels la Commission a délivré une nouvelle certification en application du nouveau cadre juridique dans le courant de l'année 2010. Parmi ces inspecteurs nationaux, 46 ont participé aux inspections de 2010. En annexe figure un tableau récapitulant l'ensemble des contrôles de conformité réalisés à ce jour par la Commission et l'autorité de surveillance de l'AELE.

#### **2. INSPECTIONS DES AUTORITES NATIONALES COMPETENTES**

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.

#### **3. PREMIERES INSPECTIONS DES AEROPORTS**

Dix-neuf premières inspections d'aéroports ont été menées pendant l'année 2010, soit le même nombre qu'en 2009. Tous les chapitres ont été couverts (mais pas pour chaque inspection). Le pourcentage global de mesures de base jugées conformes en 2010 était proche de 80 %.

Concernant les mesures traditionnelles<sup>1</sup>, 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

---

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

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.

Par ailleurs, 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 (lorsqu'une chaîne d'approvisionnement sûre n'avait pas encore été pleinement mise en place), les procédures d'accréditation pour le personnel devant être exempté d'inspection/filtrage et l'évaluation (cas où elle faisait défaut) 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.

#### **4. INSPECTIONS DE SUIVI**

Conformément à l'article 13 du règlement (UE) n° 72/2010, la Commission effectue normalement un nombre limité d'inspections de suivi. Si la première inspection a débouché sur la constatation de plusieurs défaillances graves dans un aéroport, une nouvelle inspection sera à coup sûr programmée. Deux mesures de ce type ont été jugées nécessaires en 2010 et ont permis d'observer à chaque fois que la plupart des défaillances signalées, mais pas toutes, avaient été corrigées.

#### **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-sept dossiers (vingt et un aéroports et six autorités compétentes) ont pu être classés au cours de l'année 2010. Au total, onze dossiers concernant des autorités compétentes et dix-sept dossiers d'inspection aéroportuaire étaient toujours en suspens à la fin de l'année.

Si les défaillances 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<sup>2</sup>. En pareille circonstance, toutes les autres autorités compétentes sont averties de la situation et invitées à envisager des mesures supplémentaires pour les vols en provenance de l'aéroport en question. Une procédure au titre de l'article 15 a été engagée à la mi-juillet 2010 et close quatre mois plus tard, les défaillances ayant été corrigées de manière satisfaisante.

L'autre sanction éventuelle dans les cas les plus graves ou en cas d'absence de correction ou en cas de récurrence prolongées des défaillances consiste à entamer des procédures d'infraction ou, s'il s'agit d'États membres qui ont informé les services de la Commission qu'ils participaient à cette initiative, la procédure UE-Pilot. En 2010, deux procédures d'infraction et

---

<sup>2</sup> 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.

une procédure UE-Pilot ont été lancées suite à des inspections d'administrations nationales. Dans un cas, l'État membre concerné n'avait pas poursuivi son programme national de sûreté de l'aviation civile. Le deuxième cas avait trait à l'application des règles de l'UE dans les petits aéroports. Le troisième cas se rapportait au manque de ressources humaines pour effectuer le contrôle de conformité. Au cours de l'année, deux cas d'infraction et une procédure UE-Pilot ont pu être clos par suite de la rectification des anomalies constatées. Au total, cinq procédures d'infraction étaient encore en cours à la fin de 2010.

## **6. ÉVALUATIONS PAR LES ÉTATS MEMBRES**

En vertu de l'article 6 du règlement (CE) n° 1217/2003 de la Commission<sup>3</sup>, les États membres sont tenus de soumettre à la Commission chaque année, avant la fin du mois de février, 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 2009, les États membres ont tous soumis leurs rapports dans les délais et en respectant le modèle fourni par la Commission. Les défaillances constatées portaient essentiellement sur le nombre peu élevé de personnes-jours dans le domaine, le fait que les exigences n'étaient pas encore respectées dans leur intégralité, des mesures de suivi insuffisantes et des lacunes dans l'utilisation des mesures disponibles en matière de contrôle de l'application.

L'harmonisation de ces régimes de contrôle de conformité dans l'UE se révèle à vrai dire difficile depuis le lancement du programme en 2003. En effet, l'interprétation des termes, l'élaboration des méthodes et les exigences en matière de rapports divergent selon les États membres. La situation s'est grandement améliorée au fil du temps, mais elle reste perfectible. Un certain nombre de divergences entre les résultats des contrôles de conformité nationaux et les constatations résultant des inspections de la Commission s'expliquent par le manque d'harmonisation des méthodes d'inspection, de sorte que le degré de conformité observé par la Commission est souvent inférieur à ce que laissent entendre les rapports nationaux.

## **DEUXIÈME PARTIE**

### **LA LEGISLATION ET LES INSTRUMENTS SUPPLEMENTAIRES**

#### **1. GENERALITES**

De nouveaux textes législatifs en matière de sûreté de l'aviation civile ont été publiés au cours de l'année 2010, essentiellement dans l'objectif de compléter et d'améliorer le nouveau cadre législatif formé par le règlement (CE) n° 300/2008 applicable à compter du 29 avril 2010. En outre, des normes de base communes ont été définies concernant deux nouvelles méthodes d'inspection/filtrage pour la sûreté de l'aviation civile:

- l'utilisation de chiens détecteurs d'explosifs comme méthode principale d'inspection/filtrage des bagages de soute, ainsi que des cargaisons et du courrier (et comme méthode d'inspection/filtrage supplémentaire pour d'autres chapitres) et

---

<sup>3</sup> Règlement (CE) n° 1217/2003 de la Commission du 4 juillet 2003 arrêtant les spécifications communes des programmes nationaux de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile, JO L 169 du 8.7.2003, p. 44. Abrogé et remplacé depuis par le 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.

- l'utilisation de détecteurs de métaux comme méthode principale d'inspection/filtrage de certains types particuliers de cargaison et de courrier.

Enfin, la base juridique pour la mise en œuvre d'un «système de contrôle de sûreté unique» avec les États-Unis d'Amérique a été adoptée.

## 2. **LEGISLATION COMPLEMENTAIRE ADOPTÉE**

Les nouveaux textes législatifs adoptés en 2010 sont:

- Règlement (UE) n° 18/2010<sup>4</sup> 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;
- Règlement (UE) n° 72/2010<sup>5</sup> établissant des procédures pour la conduite des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté aérienne;
- Règlement (UE) n° 185/2010<sup>6</sup> fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile;
- Règlement (UE) n° 357/2010<sup>7</sup> fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (sacs à témoin d'intégrité);
- Règlement (UE) n° 358/2010<sup>8</sup> fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (liquides, aérosols et gels; exemption d'inspection/filtrage pour les liquides, aérosols et gels obtenus dans certains aéroports de pays tiers);
- Règlement (UE) n° 573/2010<sup>9</sup> fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (chiens détecteurs d'explosifs);
- Règlement (UE) n° 983/2010<sup>10</sup> modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (contrôle de sûreté unique pour les aéronefs, les passagers et leurs bagages à main et bagages en soute en provenance des États-Unis d'Amérique);
- Décision C(2010)774<sup>11</sup> fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (décision de mise en œuvre);

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> Règlement (UE) n° 72/2010 de la Commission du 26 janvier 2010, JO L 23 du 27.1.2010, p. 1.

<sup>6</sup> Règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010, JO L 55 du 5.3.2010, p. 1.

<sup>7</sup> Règlement (UE) n° 357/2010 de la Commission du 23 avril 2010 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010, JO L 105 du 27.4.2010, p. 10.

<sup>8</sup> Règlement (UE) n° 358/2010 de la Commission du 23 avril 2010 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010, JO L 105 du 27.4.2010, p. 12.

<sup>9</sup> Règlement (UE) n° 573/2010 de la Commission du 30 juin 2010 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010, JO L 166 du 1.7.2010, p. 1.

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> Décision C(2010)774 finale, adressée à l'ensemble des États membres le 13.4.2010; non publiée au JO (données à diffusion restreinte et à caractère confidentiel)

- Décision C(2010)2604<sup>12</sup> fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (approvisionnements);
- Décision C(2010)3572<sup>13</sup> fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (chiens détecteurs d'explosifs);
- Décision C(2010)9139<sup>14</sup> fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (équipements de détection des métaux);

Ces textes ont été élaborés au cours de six réunions régulières et deux réunions spéciales 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 (SAGAS), 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**

Pour renforcer la chaîne de sûreté des approvisionnements dans le transport aérien de marchandises et de courrier, ainsi que pour faciliter sa mise en œuvre harmonieuse dans l'UE, la base de données des agents habilités et chargeurs connus (RAKC) a été développée puis tenue à jour depuis son lancement le 1<sup>er</sup> juin 2010, en vertu d'un contrat-cadre de la Commission. À la fin 2010, la base de données RAKC contenait environ 7 500 noms d'agents habilités et chargeurs connus (ceux-ci ayant fait l'objet d'une validation indépendante). Cette base de données est le principal instrument juridique et le seul qui doit être utilisé par les agents habilités, qui le consultent avant d'accepter des chargements d'un autre agent habilité ou d'un chargeur connu (ayant fait l'objet d'une validation indépendante). Depuis son lancement, son taux de disponibilité contractuel (99,5 %) a été constamment atteint.

### **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. L'un des guides a été élaboré pour tous les chapitres autres que le fret et le courrier aériens; l'autre est consacré au fret et au courrier uniquement, en raison de la complexité du contrôle de conformité dans ces deux domaines.

---

<sup>12</sup> Décision C(2010)2604 finale, adressée à l'ensemble des États membres le 23.4.2010; non publiée au JO (données à diffusion restreinte et à caractère confidentiel)

<sup>13</sup> Décision C(2010)3572 finale, adressée à l'ensemble des États membres le 30.6.2010; non publiée au JO (données à diffusion restreinte et à caractère confidentiel)

<sup>14</sup> Décision C(2010)9139 finale, adressée à l'ensemble des États membres le 20.12.2010; non publiée au JO (données à diffusion restreinte et à caractère confidentiel)

## TROISIÈME PARTIE

### RAPPORTS, ESSAIS ET ETUDES

#### 5. RAPPORTS

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) et suite à une réunion spéciale du Comité de réglementation pour la sûreté de l'aviation civile du 5 novembre 2010, 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, car le fret et le courrier aériens sont censés avoir déjà été soumis à des mesures de sûreté à l'aéroport de départ, conformément au principe de l'OACI<sup>15</sup> relatif à la responsabilité de l'État d'accueil en matière de sûreté.

La version actuelle du nouveau cadre juridique intègre également ce principe en exemptant d'inspection/filtrage le fret et le courrier aériens en transit (sous réserve qu'ils soient protégés de toute intervention non autorisée depuis leur arrivée et jusqu'au départ de l'aéronef à bord duquel ils sont transportés).

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 mentionné plus haut 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: a) 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; b) en analysant plus avant et, si nécessaire, en améliorant les méthodes et techniques d'inspection/filtrage; c) 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 d) en renforçant les normes mondiales en matière de cadres juridiques et de développement des capacités.

## **6. 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 que de tels essais ne portent 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.

Plusieurs essais, selon les deux acceptions exposées ci-dessus, ont été effectués en 2010 en Allemagne, en Espagne, en France, en Italie, aux Pays-Bas, en Suède, au Royaume-Uni, en Suisse et en Norvège. Ils ont porté sur l'utilisation des scanners de sûreté pour l'inspection/filtrage des passagers et du personnel (y compris de l'appareil à ondes millimétriques), des systèmes de détection des explosifs liquides pour l'inspection/filtrage des bagages de cabine et des systèmes de détection de traces d'explosifs pour l'inspection/filtrage des coiffures portées par les passagers.

## **7. ÉTUDES**

À la fin 2010, un rapport d'étude a été rendu sur la situation juridique concernant la sûreté des vols en provenance de pays tiers et à destination de l'UE. Ce rapport comporte plusieurs recommandations en vue d'accroître la capacité de l'UE à contrôler et faire appliquer les normes de sûreté pour les vols provenant de pays tiers.

En outre, la Commission a lancé fin 2010 deux études, l'une sur l'utilisation de la base de données de l'UE sur les agents habilités et les chargeurs connus et l'autre sur l'utilisation de la technologie de la projection d'images fictives ou d'images de menace pour l'inspection/filtrage des bagages de cabine et des bagages de soute.

# **QUATRIÈME PARTIE**

## **DIALOGUE AVEC LES ORGANISMES INTERNATIONAUX ET LES PAYS TIERS**

## **8. 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 diffuser, ainsi que d'influer sur les décisions prises au niveau mondial. Le lien et la cohérence entre la sûreté intérieure et 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.

## **9. ORGANISMES INTERNATIONAUX**

La Commission assiste aux réunions annuelles du panel «Sûreté aérienne» («aviation security panel») de l'OACI. En 2010, elle y a fait des présentations sur la question de l'inspection/filtrage des liquides et sur la sûreté du fret aérien. 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. 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.

## **10. 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, permettant de faire progresser les travaux sur le contrôle de sûreté unique<sup>16</sup>. 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 des États-Unis, qui semblaient faire trop peu de cas des dispositifs de sûreté rigoureux déjà mis en place par l'UE. En effet, les États-Unis ont quelquefois 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 évaluer la possibilité d'un futur accord sur un contrôle de sûreté unique.

## **CONCLUSION**

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. En ce qui concerne les mesures traditionnelles, les défaillances relevées concernant le respect des exigences en matière d'inspection/filtrage du personnel et des passagers et le traitement et l'inspection/filtrage du fret étaient souvent dues à des facteurs humains. En ce qui concerne les autres mesures mises en œuvre en vertu du nouveau cadre formé par le règlement (CE) n° 300/2008, 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 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.

<sup>16</sup>

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.

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. Les incidents concernant la cargaison yéménite et les colis piégés à destination de l'UE d'octobre 2010 sont venus rappeler que l'aviation civile continue d'être la cible d'attaques utilisant des moyens nouveaux, auxquelles il faut répondre par des mesures de protection adaptées et définies en fonction du risque. Comme prévu dans le plan d'action pour la sûreté du fret aérien, la Commission a étendu son action dans ce domaine.

## Annexe

### Inspections de la Commission au 31.12.2010

| État               | Nombre d'inspections<br>01/2010 - 12/2010 (y<br>compris inspections de<br>suivi) | Total des inspections 2004<br>- 2010 (y compris<br>inspections de suivi) |
|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Autriche           | 1                                                                                | 9                                                                        |
| Belgique           | 2                                                                                | 9                                                                        |
| Bulgarie           | 2                                                                                | 5                                                                        |
| Chypre             | 0                                                                                | 5                                                                        |
| République tchèque | 0                                                                                | 5                                                                        |
| Danemark           | 1                                                                                | 7                                                                        |
| Estonie            | 0                                                                                | 4                                                                        |
| Finlande           | 0                                                                                | 7                                                                        |
| France             | 2                                                                                | 12                                                                       |
| Allemagne          | 2                                                                                | 14                                                                       |
| Grèce              | 1                                                                                | 12                                                                       |
| Hongrie            | 1                                                                                | 5                                                                        |
| Irlande            | 2                                                                                | 8                                                                        |
| Italie             | 1                                                                                | 12                                                                       |
| Lettonie           | 0                                                                                | 4                                                                        |
| Lituanie           | 1                                                                                | 4                                                                        |
| Luxembourg         | 0                                                                                | 5                                                                        |
| Malte              | 0                                                                                | 3                                                                        |
| Pays-Bas           | 1                                                                                | 7                                                                        |
| Pologne            | 1                                                                                | 7                                                                        |
| Portugal           | 1                                                                                | 8                                                                        |
| Roumanie           | 1                                                                                | 3                                                                        |
| Slovaquie          | 0                                                                                | 4                                                                        |
| Slovénie           | 0                                                                                | 4                                                                        |
| Espagne            | 2                                                                                | 12                                                                       |
| Suède              | 2                                                                                | 9                                                                        |
| Royaume-Uni        | 2                                                                                | 13                                                                       |
| Suisse             | 0                                                                                | 4                                                                        |
| <b>TOTAL</b>       | <b>26</b>                                                                        | <b>202</b>                                                               |

**Inspections de l'autorité de surveillance de l'AELE au 31.12.2010**

| État         | Nombre d'inspections<br>01/2010 - 12/2010 (y<br>compris inspections de<br>suivi) | Total des inspections 2004<br>- 2010 (y compris<br>inspections de suivi) |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Islande      | 1                                                                                | 7                                                                        |
| Norvège      | 3                                                                                | 31                                                                       |
| <b>TOTAL</b> | <b>4</b>                                                                         | <b>38</b>                                                                |