



Bruxelles, le 23.7.2015  
COM(2015) 360 final

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

**RAPPORT ANNUEL 2014 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 2014 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 2014

#### **INTRODUCTION**

L'année 2014 a été marquée par l'entrée en vigueur de la première phase pour la mise en œuvre progressive de nouvelles technologies pour le contrôle des liquides, gels et aérosols (LAG) transportés par les passagers dans leurs bagages de cabine, ainsi que par la fin de la phase de transition pour la mise en œuvre des exigences en matière de fret et de courrier à destination de l'UE. Ces deux phases ont été largement débattues avant leur entrée en vigueur et ont fait l'objet de travaux préparatoires intenses, qui ont permis une mise en œuvre souple et rapide.

Dans le prolongement du processus de consolidation engagé en 2013, la Commission a adopté, en juin 2014, un nouveau train de mesures législatives visant à clarifier, à harmoniser et à simplifier les mesures de sûreté aérienne existantes. Les États membres et les parties prenantes ont accueilli favorablement les modifications visant à améliorer la clarté juridique de manière à éviter des interprétations divergentes de la législation et à garantir davantage la meilleure mise en œuvre possible des normes de base communes dans le domaine de la sûreté aérienne. Le nouveau train de mesures prévoyait également d'aligner le programme douanier relatif aux opérateurs économiques agréés et le régime de sûreté aérienne pour les agents habilités et les chargeurs connus. Cette mise en adéquation permet la reconnaissance mutuelle de certaines activités réalisées par les autorités respectives, facilitant ainsi la tâche du secteur d'activité concerné et des autorités publiques tout en maintenant les niveaux de sûreté actuels.

À l'issue de l'évaluation des risques dans l'UE centrée sur les risques liés aux passagers, des efforts considérables ont été accomplis tout au long de l'année 2014 pour renforcer encore les capacités de détection des explosifs. Ces efforts ont abouti à des dispositions législatives définissant l'utilisation d'équipements de détection de traces d'explosifs pour l'inspection/filtrage des passagers, des bagages et du fret. L'utilisation d'équipements de détection de traces d'explosifs pour l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine deviendra obligatoire à partir de septembre 2015. Dans le même temps, deux séries supplémentaires d'évaluations des risques liés au fret aérien ont été réalisées.

Sur la scène internationale, la Commission a participé de manière efficace à tous les forums et manifestations pertinents de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), lors desquels elle a continué à jouer un rôle important en termes de coordination de la position et de la stratégie de l'UE en ce qui concerne la politique de sûreté aérienne au niveau international. La Commission poursuit un dialogue engagé avec des partenaires importants parmi les pays tiers et les organisations régionales, et elle a organisé plusieurs réunions bilatérales et multilatérales en 2014, ou participé à de telles réunions. L'accent a été mis en particulier sur les activités de sensibilisation dans la région africaine afin de faciliter la bonne mise en œuvre des exigences en matière de fret et de courrier à destination de l'UE.

Le contrôle, au moyen d'inspections de l'UE, de la mise en œuvre des mesures de sûreté aérienne par les États membres et les opérateurs concernés est un autre domaine qui a fait l'objet d'une étroite coopération entre les États membres et la Commission tout au long de l'année. Les niveaux de

respect de la législation sont restés stables et n'ont nécessité aucune suspension du système de contrôle de sûreté unique de l'UE en 2014.

## **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 ses travaux d'inspection, la Commission dispose d'une équipe de 9 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 dispensée par la Commission qui les qualifie pour participer aux inspections de la Commission. À l'annexe 1 figure un tableau récapitulant 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**

En 2014, la Commission a achevé le troisième cycle d'inspections des autorités compétentes et a entamé le quatrième cycle. Le présent rapport porte sur les résultats de toutes les inspections effectuées dans le courant de l'année 2014 dans le cadre des deux cycles. Au total, neuf autorités compétentes ont été inspectées en 2014. Pour la plupart des États membres, ces inspections ont fait apparaître des améliorations notables par rapport aux inspections précédentes.

Les déficiences les plus couramment décelées en 2014 étaient similaires à celles décelées au cours du troisième cycle et concernaient principalement des incohérences mineures dans l'alignement complet des programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile et des limites observées dans la mise en œuvre des programmes nationaux de contrôle de la qualité. En ce qui concerne ce dernier point, certains États membres n'ont pas contrôlé suffisamment les fournisseurs connus d'approvisionnements de bord et de fournitures destinées aux aéroports, en raison principalement d'un manque de ressources imputable à la pression qui s'exerce sur les budgets publics et au nombre élevé d'entités concernées. Le contrôle régulier et approprié des transporteurs aériens étrangers a également nécessité des améliorations dans plusieurs des États membres inspectés. Enfin, un nombre limité d'États membres n'a pas veillé au plein respect de la fréquence minimale d'inspection des mesures de sûreté dans les aéroports.

En revanche, les mesures correctives mises en œuvre après la détection de déficiences étaient adéquates dans la plupart des États membres inspectés en 2014 et tous les États membres disposaient de mesures répressives.

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

Vingt-cinq premières inspections d'aéroports ont été menées pendant l'année 2014, soit le même nombre qu'en 2013. Tous les chapitres ont été couverts (mais pas lors de chaque inspection). Le pourcentage global de mesures de base jugées conformes en 2014, pratiquement inchangé par rapport aux années précédentes, était de 81 %.

Comme par le passé, la plupart des déficiences constatées sont dues à des facteurs humains. Elles surviennent surtout dans les domaines de l'inspection/filtrage et de la sûreté des aéronefs, ainsi que dans la mise en œuvre de certaines obligations en matière de sûreté du fret. Renforcer la formation et le contrôle devrait permettre de remédier aux déficiences liées au facteur humain.

En revanche, par rapport aux années précédentes, l'année 2014 a été marquée par des améliorations dans le respect des exigences relatives aux contrôles de sûreté des fournitures destinées aux aéroports et des approvisionnements de bord. Ces améliorations peuvent s'expliquer par une sensibilisation accrue grâce à des campagnes d'information menées par la Commission, ainsi que par la révision des dispositions législatives concernées qui a 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 de la Commission<sup>1</sup>, celle-ci 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 sur une base aléatoire afin de vérifier la précision des activités nationales de contrôle de conformité et de l'établissement de rapports. Quatre activités de ce type ont été menées au cours de 2014 et ont confirmé que les défaillances constatées avaient été corrigées de manière adéquate. Toutefois, deux inspections de suivi ont montré qu'un contrôle étroit des mesures correctives était toujours requis pour un nombre limité de manquements persistants, ce qui confirme l'importance de ce type d'inspections.

#### **5. ÉVALUATIONS**

Au cours de l'année 2014, l'évaluation d'un aéroport américain 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) et conclu en vertu de l'accord de transport aérien UE-USA<sup>2</sup>.

Par ailleurs, les rapports des évaluations menées à Guernesey, à Jersey et sur l'île de Man ont été analysés par le comité de réglementation pour la sûreté de l'aviation civile, à la suite de quoi les aéroports situés sur ces territoires ont été inclus dans le système de contrôle de sûreté unique de l'UE<sup>3</sup>.

#### **6. 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. Trente-cinq dossiers (vingt-six aéroports et neuf autorités compétentes) ont pu être classés au cours de l'année 2014. Cela signifie que, pour chaque nouvelle inspection effectuée pendant l'année, un dossier d'inspection existant a été classé et, par conséquent, qu'aucun retard n'a été accumulé en 2014. Au total, des dossiers d'inspection relatifs à neuf autorités compétentes et à seize aéroports étaient toujours en suspens à la fin de l'année.

---

<sup>1</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).

<sup>2</sup> JO L 134 du 25.5.2007, p. 4.

<sup>3</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 687/2014 de la Commission du 20 juin 2014 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 en ce qui concerne la clarification, l'harmonisation et la simplification des mesures de sûreté aérienne, l'équivalence des normes de sûreté et les mesures de sûreté appliquées au fret et au courrier.

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 du règlement (UE) n° 72/2010 de la Commission. 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 2014.

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 2014, une seule procédure d'infraction a été lancée suite à l'inspection d'une administration nationale. La Commission estimait que l'État membre concerné n'avait pas assuré l'exécution régulière des contrôles de conformité de certaines mesures de sûreté dans plusieurs aéroports situés sur son territoire. Cette procédure était toujours en cours au début de l'année 2015. Par ailleurs, 2014 a vu la clôture d'une procédure d'infraction entamée en 2013 à l'égard d'un État membre pour absence d'activités nationales de contrôle des transporteurs aériens exerçant leurs activités dans cet État membre, après vérification que celui-ci avait considérablement augmenté le nombre de ses inspections.

## **7. ÉVALUATIONS PAR LES ÉTATS MEMBRES EUX-MEMES**

En vertu du point 18.1 de l'annexe II du règlement (CE) n° 300/2008, tel que modifié par le règlement (UE) n° 18/2010<sup>4</sup>, 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 qu'ils ont réalisés entre janvier et décembre de l'année précédente. Pour la période de janvier à décembre 2013, les États membres ont soumis leurs rapports dans les délais et en respectant dans tous les cas le modèle fourni par la Commission. Les principaux points relevés au cours de l'analyse de ces rapports étaient similaires à ceux des années précédentes et portaient sur le fait que certains États membres semblaient avoir des difficultés à inspecter l'ensemble des mesures de sûreté, à mener des essais de manière discrète dans tous les domaines requis et à assurer la réalisation d'activités de suivi de manière adéquate. La Commission a donc continué à accorder la priorité à ces points lors de ses inspections dans les autorités compétentes.

## **DEUXIÈME PARTIE**

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

#### **1. LEGISLATION**

L'aviation civile continue d'être la cible de groupes terroristes; pour contrer cette menace, il faut garantir la mise en œuvre de mesures de protection suffisantes 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 maximum les effets négatifs sur les activités. La nouvelle réglementation d'exécution en matière de sûreté aérienne adoptée en 2014 permettra de préciser davantage le cadre juridique en vertu du règlement (CE) n° 300/2008 et de ses dispositions d'application.

---

<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).

L'une des principales modifications adoptées en 2014 concerne le recours à des techniques spécialisées pour la détection des explosifs dissimulés sur les passagers<sup>5</sup>. Cet objectif sera atteint grâce à une obligation de recourir à des équipements de détection de traces d'explosifs lors du processus d'inspection/filtrage dans les aéroports de l'UE afin d'améliorer les capacités de détection des explosifs. Les aéroports peuvent aussi déployer des scanners de sûreté ou des chiens détecteurs d'explosifs à cette même fin. La date limite pour mettre en œuvre l'obligation d'utiliser des équipements de détection de traces d'explosifs lors du processus d'inspection/filtrage des passagers a été fixée au 1<sup>er</sup> septembre 2015. Ces modifications ont également permis de clarifier le recours à des équipements de détection de traces d'explosifs à des fins diverses telles que l'inspection/filtrage des passagers, des bagages et du fret afin d'en assurer l'efficacité.

En juin 2014, la Commission a également adopté de nouvelles dispositions d'application visant à clarifier, à harmoniser et à simplifier davantage certaines mesures et règles de sûreté aérienne<sup>6</sup>. L'expérience acquise dans la mise en œuvre de la réglementation de l'UE en matière de sûreté aérienne a fait apparaître la nécessité d'améliorer la clarté juridique afin d'harmoniser l'interprétation de la législation et de continuer à assurer une mise en œuvre efficace des normes de base communes. Les modifications concernaient principalement les mesures relatives à la sûreté des aéronefs, le fret, le courrier, les approvisionnements de bord, les fournitures destinées aux aéroports et les équipements de sûreté. Parallèlement, la Commission a inclus les aéroports de Guernesey, de l'île de Man et de Jersey dans le système de contrôle de sûreté unique de l'UE, après avoir vérifié que ces aéroports appliquent des normes de sûreté équivalentes aux normes de base communes de l'UE. Cette modification comportait un autre élément important, à savoir l'alignement des exigences applicables aux agents habilités et chargeurs connus ayant fait l'objet d'un agrément et du programme douanier relatif aux opérateurs économiques agréés. Cette mise en adéquation permettra la reconnaissance mutuelle et facilitera la tâche du secteur d'activité concerné et des autorités gouvernementales.

L'annexe 2 contient la liste de tous les actes législatifs adoptés. Ces actes ont été parachevés au cours de cinq réunions ordinaires du comité de réglementation pour la sûreté de l'aviation civile, de cinq 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 d'activité concerné. Les modifications relatives au fret aérien transporté dans l'UE s'appuyaient également sur deux séries supplémentaires d'évaluations des risques liés au fret aérien.

## **2. BASE DE DONNEES DE L'UNION SUR LA SURETE DE LA CHAINE D'APPROVISIONNEMENT (UDSCS)**

La base de données sur les agents habilités et les chargeurs connus<sup>7</sup> est le principal outil juridique et le seul qui doit être utilisé depuis le 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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

<sup>5</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 278/2014 de la Commission modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 en ce qui concerne la clarification, l'harmonisation et la simplification de l'utilisation de systèmes de détection de traces d'explosifs (JO L 82 du 30.3.2014).

<sup>6</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 687/2014 de la Commission du 20 juin 2014 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 en ce qui concerne la clarification, l'harmonisation et la simplification des mesures de sûreté aérienne, l'équivalence des normes de sûreté et les mesures de sûreté appliquées au fret et au courrier.

<sup>7</sup> 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.

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»<sup>8</sup>. À la fin de 2014, 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 2014 également.

### **3. INSPECTIONS DANS LES AEROPORTS DE L'UE - MANUELS**

En vertu du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil et du règlement (UE) n° 72/2010 de la Commission, les inspections effectuées par les services de la Commission des exigences de la sûreté de l'aviation civile doivent être objectives et reposer sur une méthode standard.

Pour favoriser le respect de cet objectif, la Commission a rédigé et tient à jour deux manuels complets comportant des instructions et des conseils détaillés à l'intention des inspecteurs de l'UE dans ce domaine. L'un des manuels 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 novembre 2014, 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. Ces manuels sont également mis à la disposition des contrôleurs nationaux, afin d'aider les États membres dans la mise en œuvre des normes de base communes.

## **TROISIÈME PARTIE**

### **LES 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 2014, des essais et évaluations ont été effectués en France, en Suède et aux Pays-Bas. Ils portaient sur le recours à des détecteurs de métaux pour analyser les chaussures en combinaison avec des portiques de détection des métaux, le recours à des équipements de nouvelle génération pour l'inspection/filtrage des bagages de cabine sans qu'il faille en extraire les ordinateurs portables, les appareils électriques de grande taille et les liquides avant l'inspection/filtrage, ainsi que l'utilisation de logiciels dans les équipements d'inspection/filtrage permettant d'écarter automatiquement les bagages ne contenant pas d'article dangereux. Tous les essais ont donné des résultats positifs et ont apporté une contribution précieuse aux futures modifications législatives.

---

<sup>8</sup> 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).

## **2. ÉTUDES ET RAPPORTS**

En mai 2014, la Commission a reçu une étude<sup>9</sup> qui évaluait l'incidence de la première phase de la mise en œuvre des procédures d'inspection/filtrage des liquides, qui a démarré le 31 janvier 2014. Depuis cette date, les passagers peuvent transporter des liquides achetés hors taxe, des médicaments liquides et des liquides entrant dans le cadre d'un régime alimentaire spécial, pour autant qu'ils soient soumis à une inspection/filtrage effectuée au moyen d'un équipement spécifique. L'étude analysait les données opérationnelles, telles que le nombre de passagers soumis à une inspection/filtrage et le nombre de liquides transportés par chaque passager, afin de déterminer l'incidence de ces procédures sur les activités. Selon les conclusions de l'étude, l'incidence de la première phase de la levée des restrictions à l'emport de liquides sur les activités était nulle et les dispositions législatives ont été mises en œuvre avec succès.

À la fin du mois de novembre 2014, la Commission a reçu les résultats d'une autre étude portant sur une éventuelle deuxième phase pour la levée des restrictions à l'emport de liquides. Cette étude supplémentaire a été réalisée par le consultant ICF International. Elle visait à analyser la possibilité d'autoriser les passagers à transporter de l'eau en bouteille dans le cadre d'une série d'essais effectués dans des aéroports et à vérifier les résultats de l'étude précédente en ce qui concerne l'incidence de la première phase sur les activités. Selon les conclusions de cette étude, la première phase n'avait aucune incidence négative sur les activités des aéroports de l'UE, même pendant la pleine saison d'été dans les aéroports de l'UE concernés par cette étude. Elle arrivait toutefois aussi à la conclusion que l'incidence sur le trafic et les coûts pour les aéroports de l'UE pourrait être significative s'il devait être décidé de lever davantage les restrictions et d'autoriser les passagers à transporter de l'eau en bouteille. Cela s'explique principalement par le grand nombre probable de bouteilles qui devraient faire l'objet d'une inspection/filtrage et pour lesquelles il faudrait mettre en place un nombre bien plus élevé d'équipements d'inspection/filtrage des liquides. Les conclusions de cette étude ont amené la Commission, en concertation avec les États membres, les parties prenantes et ses partenaires internationaux, à retarder le lancement de la deuxième phase de la levée des restrictions à l'emport de liquides.

## **3. INITIATIVES NOUVELLES**

Des progrès significatifs ont été réalisés dans l'un des dossiers les plus importants et les plus ambitieux, à savoir la feuille de route pour le développement de technologies dans le domaine de la sûreté aérienne. 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 continue de travailler étroitement avec les États membres afin de négocier la mise en œuvre d'une analyse du système d'informations anticipées sur les marchandises. Dans ce contexte, elle a poursuivi sa coopération avec les autorités douanières en ce qui concerne le système d'informations anticipées sur les marchandises avant le chargement, et un exercice international a débuté au sein d'un 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. Mené en coopération avec les États membres 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.

---

<sup>9</sup> L'étude a été réalisée par le consultant Leigh Fisher.

## **QUATRIÈME PARTIE**

### **LE 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. Le cas échéant, des dialogues ont également lieu avec certains pays tiers et organisations régionales, sur des problèmes locaux ou sur des points d'intérêt commun. 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.

#### **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 17 au 21 mars 2014. Concernant l'établissement de rapports sur l'évolution de la situation dans le domaine de la sûreté aérienne, la Commission a présenté trois documents pour faire connaître les points de vue de l'UE (deux documents sur la question des mesures de sûreté relatives aux liquides et un document sur la question des mesures de sûreté relatives au fret aérien). Ces documents ont été bien reçus et ont recueilli un large soutien.

La Commission a également réalisé des efforts considérables pour fournir des informations sur la validation UE de sûreté aérienne appliquée au fret et au courrier transportés dans l'UE. Cet objectif a été atteint grâce à la participation active dans plusieurs enceintes internationales, y compris sous l'égide de l'OACI et d'autres organisations internationales et régionales. En particulier, l'UE et la CAFAC (commission africaine de l'aviation civile) ont tenu un atelier conjoint sur la sûreté du fret et du courrier aériens à Dakar, Sénégal, en mars 2014. Cet événement a permis à la Commission d'expliquer et de clarifier, devant les représentants des administrations et des opérateurs des États africains, tous les aspects liés à la réglementation de l'UE en matière de transport de fret et de courrier aériens à destination de l'Union (ACC3). Cet atelier a aussi été l'occasion de stimuler le dialogue et la coopération entre les deux régions et d'appuyer une initiative importante de la Commission sur le renforcement des capacités et l'assistance dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile en Afrique et au Moyen-Orient, qui sera mise en œuvre au cours de la période 2015-2018.

Par ailleurs, la Commission participe régulièrement à des réunions du Forum sur la sûreté de la CEAC et des task forces correspondantes. Les conclusions établies par chacun de ces groupes ont ensuite servi de base de discussion lors de réunions du comité de réglementation pour la sûreté de l'aviation civile et des groupes de travail qui y sont associés. Dans le cadre d'un accord de coopération signé en 2012, des activités dans le domaine de la sûreté aérienne ont été renforcées entre la CEAC et la Commission.

En vertu du protocole d'accord signé en 2013 entre la Commission et l'Autorité de surveillance AELE, qui assure le contrôle de la conformité aux exigences de sûreté aérienne en Islande, au Liechtenstein et en Norvège, l'autorité de surveillance AELE et la Commission ont continué à s'échanger leurs rapports respectifs sur les inspections.

Enfin, une interface entre la plateforme informatique d'Eurocontrol et la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» a été mise en place. Cette interface permet

de faire fonctionner un système d'alerte qui informe en temps utile les États membres de l'arrivée d'aéronefs en provenance d'aéroports situés dans un pays tiers où le transporteur aérien n'a pas été désigné en tant qu'ACC3.

### **3. PAYS TIERS**

La Commission a poursuivi activement le dialogue 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 de fonctionnement du dispositif de contrôle de sûreté unique<sup>10</sup>, ainsi que de la reconnaissance mutuelle des régimes respectifs de l'Union et des États-Unis pour le fret et le courrier aériens.

La Commission est en outre intervenue à plusieurs reprises lorsque des États membres ont fait part de préoccupations particulières concernant des demandes faites à leurs transporteurs aériens pour qu'ils appliquent des mesures de sûreté supplémentaires pour les vols à destination de certains pays tiers. La Commission et les États membres ont collaboré pour faire en sorte que la mise en œuvre de ces mesures tienne compte des mesures de sûreté aérienne existantes de l'UE, afin de réduire les conséquences sur les activités. C'était le cas, par exemple, des mesures de sûreté supplémentaires prises par les États-Unis et le Canada pour contrer la menace que constituent, pour l'aviation civile, les engins explosifs improvisés dissimulés sous la forme d'articles électroniques, mesures que les transporteurs aériens étaient tenus de mettre en place à bref délai et sans consultation préalable, ce qui a souvent occasionné des difficultés considérables sur le plan opérationnel.

### **CONCLUSIONS**

Un degré élevé de sûreté aérienne continue d'être assuré dans l'UE afin de protéger l'aviation civile des actes d'intervention illicite.

Les inspections de la Commission ont confirmé un niveau stable de respect des exigences de l'UE en matière de sûreté aérienne. Les déficiences constatées découlaient généralement de problèmes liés au facteur humain. Les recommandations de mesures correctives formulées par la Commission ont globalement fait l'objet d'un suivi satisfaisant, mais les conclusions des inspections confirment l'importance d'un régime d'inspection rigoureux pour l'UE et d'un contrôle de qualité suffisant à l'échelon des États membres. La Commission poursuivra ses efforts pour que toutes les dispositions juridiques soient pleinement et correctement mises en œuvre, en entamant s'il y a lieu des procédures d'infraction.

Sur le plan législatif, l'adoption et la mise en œuvre d'actes d'exécution, y compris ceux visant à améliorer davantage la clarté et la cohérence des exigences de l'UE, à renforcer les mesures sur la détection des explosifs et à faciliter le transport de certaines catégories de liquides, ont eu des effets bénéfiques puisqu'elles ont permis de garantir que les mesures de sûreté de l'UE continuent d'assurer le niveau de sûreté le plus élevé face à l'évolution des menaces pour l'aviation civile tout en évitant les désagréments pour les passagers et en réduisant au maximum les effets négatifs sur les activités des aéroports et des compagnies aériennes.

---

<sup>10</sup> Applicable à compter du 1<sup>er</sup> avril 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).