

Bruxelles, le 16.4.2019
COM(2019) 183 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

**RAPPORT ANNUEL 2017 CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT
(CE) N° 300/2008 RELATIF À L'INSTAURATION DE RÈGLES COMMUNES DANS
LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE**

Le présent rapport couvre la période comprise entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2017.

INTRODUCTION

L'année 2017 a été marquée par de nouvelles préoccupations liées à la menace mondiale que constituent les engins explosifs improvisés (EEI) habilement dissimulés dans des dispositifs électroniques ayant fait l'objet de manipulations frauduleuses. Les autorités américaines et britanniques ont interdit tous les appareils électroniques personnels de taille supérieure à celle d'un téléphone portable en cabine sur les vols au départ d'aéroports situés dans certains pays du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord. L'étroite coopération établie de longue date entre l'Union européenne et les États-Unis, fondée sur la reconnaissance des mesures respectives en matière de sûreté aérienne, a permis de régler ces problèmes de sûreté par des actions ciblées qui n'exigeaient pas d'étendre au monde entier l'interdiction de ces dispositifs, notamment à bord des avions au départ de l'Europe.

La Commission a poursuivi ses efforts pour renforcer la sûreté aérienne à travers le monde, grâce à la coopération mise en place depuis longtemps avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et à son projet de renforcement des capacités CASE pour l'Afrique et le Moyen-Orient.

La cybersécurité et la protection des zones publiques des aéroports sont restées une priorité.

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

Les travaux préparatoires en vue de la conclusion d'un nouvel accord concernant le contrôle unique de sûreté avec Singapour, dans l'intérêt tant des passagers que de l'industrie aéronautique, se sont achevés, permettant une adoption formelle début 2018.

PREMIÈRE PARTIE

INSPECTIONS

1. GENERALITES

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

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

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

Pour mener ses travaux d'inspection en 2017, la Commission disposait d'une équipe de sept inspecteurs de la sûreté aérienne à temps complet. Elle est secondée par une centaine de contrôleurs nationaux désignés par les États membres, l'Islande, la Norvège et la Suisse, qui ont suivi une formation donnée par la Commission qui

les rend aptes à participer aux inspections de la Commission. Depuis 2016¹, les inspecteurs de l'Autorité de surveillance AELE et de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) participent de manière égale en tant qu'inspecteurs à part entière dans le cadre de ce processus. Le nombre important d'auditeurs nationaux participant aux inspections de la Commission permet d'assurer un système d'examen par les pairs et de diffuser les méthodologies et meilleures pratiques entre les États membres. Un tableau récapitulant l'ensemble des contrôles de conformité réalisés en 2017 par la Commission et l'Autorité de surveillance AELE figure à l'annexe 1.

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

La méthodologie utilisée pour réaliser ces inspections a été élaborée en étroite coopération avec les autorités chargées de la sûreté aérienne dans les États membres. Elle repose sur l'examen de la mise en œuvre effective des mesures de sûreté. Afin d'interpréter de manière harmonisée les exigences et les procédures à respecter en vue d'effectuer les inspections, l'unité chargée de la sûreté au sein de la DG MOVE élabore et tient à jour des manuels d'inspection des aéroports et du fret aérien. Ces manuels contiennent également des instructions et des conseils détaillés afférents à l'ensemble des mesures de sûreté aérienne exigées par la législation de l'Union européenne, ainsi que des informations détaillées sur tous les aspects organisationnels et pratiques des inspections de la Commission. Les manuels constituent des informations classifiées de l'Union et sont mis à la seule disposition des inspecteurs de la Commission et de l'autorité compétente de chaque État membre.

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

Bien que la majorité des inspections aient été effectuées conformément à la planification initialement prévue, quatre d'entre elles ont été reprogrammées pour différentes raisons dûment justifiées.

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

1.1 Commission

Contrôle de conformité pluriannuel de la

Afin de fournir à la Commission des assurances adéquates sur le niveau de conformité des États membres, une approche de surveillance pluriannuelle est utilisée. Ainsi, la preuve de l'application du règlement (CE) n° 300/2008 et de ses actes d'exécution par chaque État membre est obtenue sur une période de deux ans, au moyen soit d'une inspection de son autorité compétente, soit d'une inspection d'au moins un de ses

¹ Règlement d'exécution (UE) 2016/472 de la Commission du 31 mars 2016, JO L 85, p. 28.

aéroports. En outre, la preuve de l'application des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile est obtenue sur une période de cinq ans par une sélection à caractère imprévisible d'au moins 15 % de tous les aéroports de l'Union européenne relevant du règlement (UE) n° 300/2008, comprenant le plus grand aéroport en termes de volume de passagers de chaque État membre.

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

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

Depuis 2010, le taux de conformité² établi lors des inspections de la Commission est de l'ordre de 80 % (80 % en 2010, 80 % en 2011, 83 % en 2012, 80 % en 2013, 81 % en 2014, 80 % en 2015, 79 % en 2016, 81 % en 2017); cependant, ce chiffre relativement stable ne signifie pas que les États membres n'ont pas accru leurs efforts; au contraire, les efforts des États membres dans le domaine de la sûreté aérienne se sont considérablement renforcés car les exigences se sont également renforcées au fil des ans, notamment dans les domaines de la sûreté du fret, du contrôle des liquides et des gels et de la détection des traces d'explosifs.

2. INSPECTIONS DES AUTORITES NATIONALES COMPETENTES

La Commission a poursuivi son cinquième cycle d'inspections des autorités compétentes en 2017. Au total, neuf autorités compétentes ont été inspectées pendant l'année. Pour la plupart des États membres, ces inspections ont fait apparaître des améliorations notables par rapport aux inspections précédentes.

Les déficiences les plus courantes en 2017 concernaient des lacunes dans la mise en œuvre des programmes nationaux de contrôle de la qualité. Des difficultés ont été constatées concernant les mesures prises pour faire en sorte que les aéroports, les transporteurs aériens et les entités réglementées ayant des responsabilités en matière de sûreté mettent à jour et entretiennent des programmes de sûreté conformément aux règlements et

² Pour assurer la comparabilité et permettre une évaluation des niveaux de conformité au fil du temps, la Commission utilise une méthode de calcul de son indicateur de conformité dans lequel seules les principales exigences de sûreté qui sont inspectées le plus fréquemment sont incluses. Il s'agit des exigences relatives à la sûreté aéroportuaire, à la sûreté des aéronefs, à la sûreté des passagers et des bagages de cabine et à la sûreté des bagages de soute. Les exigences de sûreté sont regroupées par ensembles d'exigences de sécurité directement liées et évaluées comme un tout. Un facteur de pondération fixe reflétant le niveau de mise en œuvre par ensemble est ensuite appliqué de la manière suivante:

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

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

décisions d'exécution de la Commission. En outre, certains États membres n'ont pas suivi avec la régularité prévue les transporteurs aériens étrangers et n'ont pas appliqué intégralement certaines des méthodes de contrôle de conformité imposées par le règlement. Ce résultat s'explique par des ressources limitées et l'augmentation du nombre d'entités concernées. Les États membres inspectés ont cependant, pour la majorité d'entre eux, aligné les programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile avec la législation de l'Union, ils ont mis en œuvre la plupart des exigences relatives à la formation en matière de sûreté, respecté la fréquence minimale d'inspection des mesures de sûreté dans les aéroports et veillé à ce que les déficiences constatées soient corrigées dans les délais établis.

3. PREMIERES INSPECTIONS DES AEROPORTS

Dix-huit premières inspections d'aéroports ont été menées pendant l'année 2017. Tous les chapitres ont été couverts en fonction des domaines de sûreté à inspecter dans chaque aéroport. Le pourcentage global de mesures de base jugées conformes était de 81 % en 2017, soit un taux pratiquement inchangé par rapport aux années précédentes³.

À l'issue de la huitième année de mise en œuvre du règlement (CE) n° 300/2008, les résultats des inspections témoignent des efforts accomplis par les autorités compétentes et le secteur. La majorité des exigences de sûreté découlant de cette législation ambitieuse ont été correctement mises en œuvre; le niveau de conformité pour les principaux domaines de sûreté aérienne est resté stable, autour de 80 %. Cependant, il demeure encore des progrès à réaliser en termes d'efficacité de la mise en œuvre de certaines mesures.

La plupart des déficiences constatées restent liées au facteur humain. Elles concernaient surtout la mise en œuvre concrète de certains domaines faisant l'objet d'exigences légales nouvelles ou fortement modifiées instaurés récemment. En particulier, certaines dispositions relatives au contrôle d'accès, à l'inspection/au filtrage du personnel et des bagages de cabine nécessiteront des efforts soutenus de la part des autorités compétentes, des parties prenantes du secteur et de la Commission. Les fouilles de sûreté des aéronefs sont un autre domaine où des efforts supplémentaires doivent être faits. Ces problèmes devraient être résolus par un accroissement des activités nationales de contrôle de la qualité dans les domaines concernés.

L'année 2017 a de nouveau révélé des niveaux de conformité élevés en matière de contrôle des bagages de soute, des approvisionnements de bord, de la formation et des équipements de sûreté, après des résultats qui étaient déjà relativement satisfaisants en 2015 et en 2016, en raison d'une meilleure information et d'une plus grande expérience pratique dans la mise en œuvre des actes d'exécution révisés qui ont permis d'améliorer la clarté et la cohérence des mesures.

4. INSPECTIONS DE SUIVI

Conformément à l'article 13 du règlement (UE) n° 72/2010, tel que modifié, de la Commission, celle-ci effectue normalement un nombre limité d'inspections de suivi. Ces inspections seront programmées dans les aéroports où plusieurs déficiences graves ont été décelées lors de la première inspection, mais aussi sur une base aléatoire afin de vérifier que les autorités compétentes disposent des pouvoirs nécessaires pour exiger qu'il soit remédié, dans un délai fixé, à toute déficience constatée. Quatre activités de ce type ont été menées au cours de 2017 et ont confirmé que la plupart des défaillances constatées avaient été corrigées.

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

Le règlement (UE) n° 18/2010 de la Commission du 8 janvier 2010 modifiant le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les spécifications des programmes nationaux de

³ Voir chapitre 1.1.

contrôle de la qualité dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile exige, au titre du point 18, que les États membres soumettent chaque année à la Commission un rapport sur les mesures prises pour s'acquitter de leurs obligations en vertu de ce règlement et sur la situation en matière de sûreté de l'aviation civile dans les aéroports situés sur leur territoire. Le contenu du rapport est conforme à l'appendice III selon un modèle fourni par la Commission.

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

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

Les résultats de l'évaluation des rapports annuels de 2017 ont fait apparaître des améliorations notables par rapport à 2016 dans les domaines de la surveillance régulière, des niveaux de jours-homme consacrés à la surveillance sur le terrain et des fréquences minimales. Dans des domaines tels que la portée des activités de contrôle et les mesures d'exécution utilisées pour veiller à ce que les déficiences relevées soient corrigées et ne se reproduisent pas, la mise en œuvre semble être acquise puisque les améliorations constatées au cours des années précédentes se sont maintenues dans la plupart des États membres. Toutefois, les rapports ont révélé que les États membres éprouvent encore des difficultés à réaliser des tests concernant certaines des zones de sûreté qui doivent être couvertes conformément au règlement.

La Commission a envoyé à chaque État membre une évaluation approfondie formelle et individuelle mettant en évidence les insuffisances ou fragilités, et a demandé des mesures de rectification adéquates à soumettre par l'État membre. La Commission suivra de près la mise en œuvre de ces plans d'action et, si un État membre confirme l'existence des insuffisances ou fragilités signalées et ne propose pas de mesures correctives appropriées, des mesures officielles seront prises.

6. ÉVALUATION DES AÉROPORTS DE PAYS TIERS

Au cours de l'année, l'évaluation d'un aéroport des États-Unis (l'aéroport international de Charlotte-Douglas) a été réalisée dans le cadre de l'arrangement de travail qui a été passé avec l'administration américaine chargée de la sûreté des transports (Transportation Security Administration - TSA) en vertu de l'accord de transport aérien UE-USA⁴. De telles évaluations ont lieu régulièrement dans le contexte du contrôle unique de sûreté (*One Stop Security* – OSS) et l'évaluation réalisée en l'occurrence a confirmé que la mise en œuvre des mesures de sûreté des États-Unis reste du même niveau que la mise en œuvre de la législation européenne en matière de sûreté aérienne.

Conformément aux principes énoncés dans la stratégie de l'aviation pour l'Europe de 2015, la direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE), conjointement avec le ministère des transports de Singapour, a travaillé d'arrache-pied à la mise en place du contrôle unique de sûreté entre l'UE et Singapour. L'équipe d'inspection de l'UE a effectué une mission d'évaluation à l'aéroport de Changi à Singapour (octobre 2017) afin de déterminer si les mesures de sûreté aérienne mises en place dans la République de Singapour sont équivalentes à celles exigées par la législation de l'UE. L'officialisation du contrôle unique de sûreté devrait intervenir début 2018.

⁴ JO L 134 du 25.5.2007, p. 4.

7. 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. La durée de traitement d'un dossier dépend donc de la bonne coopération de l'État membre concerné. Trente-deux dossiers d'inspection (vingt dossiers concernant l'inspection d'aéroports et douze concernant l'inspection d'autorités compétentes) ont pu être classés. Au total, des dossiers d'inspection relatifs à dix autorités compétentes et à dix-sept aéroports étaient toujours en suspens à la fin de l'année.

Si les déficiences constatées dans la mise en œuvre des mesures de sûreté d'un aéroport sont considérées comme suffisamment graves pour avoir des conséquences notables sur le niveau global de sûreté de l'aviation civile dans l'Union, la Commission appliquera l'article 15 de son règlement (UE) n° 72/2010. En pareille circonstance, toutes les autres autorités compétentes sont averties de la situation et invitées à envisager des mesures compensatoires à l'égard des vols en provenance de l'aéroport en question. Aucune procédure au titre de l'article 15 n'a dû être lancée en 2017.

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 2017, des procédures d'infraction ont été lancées contre deux États membres au motif que leur programme national de contrôle de la qualité avait été mis en œuvre de manière insuffisante et que les versions des programmes nationaux de sûreté et des programmes nationaux de contrôle de la qualité ayant fait l'objet d'une révision n'avaient pas été officiellement adoptées.

DEUXIÈME PARTIE

LA LEGISLATION ET LES INSTRUMENTS SUPPLEMENTAIRES

1. LEGISLATION

L'aviation civile continue d'être une cible de choix pour les groupes terroristes et, pour contrer cette menace, il faut garantir la mise en œuvre de mesures de protection proportionnées et fondées sur le risque. La Commission et les États membres procèdent par conséquent à un ajustement constant des mesures d'atténuation des risques, de manière à assurer le niveau de sûreté le plus élevé tout en réduisant au minimum les effets négatifs sur les activités.

En mai 2017, la Commission a adopté le règlement d'exécution (UE) 2017/815 du 12 mai 2017 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 en ce qui concerne la clarification, l'harmonisation et la simplification de certaines mesures de sûreté aérienne spécifiques. Des dispositions en matière de sûreté non publiques et relatives au besoin d'en connaître ont été introduites par l'adoption de la décision d'exécution de la Commission C(2017) 3030 du 15 mai 2017 modifiant la décision C(2015)8005 en ce qui concerne la clarification, l'harmonisation et la simplification de certaines mesures de sûreté aérienne spécifiques.

La Commission a adopté le règlement d'exécution (UE) 2017/837 du 17 mai 2017 rectifiant les versions en langues polonaise et suédoise du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

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 connus⁵ est le seul outil juridique qui doit être utilisé depuis le 1^{er} juin 2010 par les agents habilités, qui consultent la base de données avant d'accepter des chargements d'un autre agent habilité ou d'un chargeur connu. Depuis le 1^{er} février 2012, la base de données s'est enrichie de la liste des transporteurs aériens autorisés à transporter du fret et du courrier dans l'Union européenne au départ d'aéroports de pays tiers (ACC3). En 2013, la base de données a vu son contenu étendu légalement pour inclure également la liste des validateurs UE de sûreté aérienne agréés par les États membres. Par ailleurs, afin de mieux refléter son utilisation élargie, elle a été rebaptisée «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement»⁶. À la fin de 2017, la base de données contenait environ 14 000 enregistrements d'agents habilités, de chargeurs connus, de validateurs indépendants, de transporteurs aériens ACC3, de fournisseurs habilités, ainsi que d'agents habilités et de chargeurs connus de pays tiers. Son taux de disponibilité cible de 99,5 % a été constamment respecté en 2017 également.

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.

Deux essais menés aux Pays-Bas et en France se sont achevés au cours de l'année 2017. Ils portaient sur le recours à des équipements de nouvelle génération pour l'inspection/le filtrage des bagages de cabine sans qu'il faille en extraire les ordinateurs portables, et sur le recours à des équipements d'analyse des chaussures détectant à la fois la présence de métaux et de matières explosives en combinaison avec des portiques de détection des métaux et des scanners de sûreté. Les deux essais ont donné des résultats positifs et il sera envisagé d'inclure celui relatif aux équipements d'analyse des chaussures dans une modification de la législation en 2018. Aucun autre essai n'a été réalisé ou lancé au cours de l'année 2017.

2. ÉTUDES ET RAPPORTS

En octobre 2017, la Commission a reçu une étude⁷ portant sur la protection des zones côté ville dans les aéroports de l'Union européenne. L'étude a analysé les mesures prises dans onze aéroports européens pour protéger les zones publiques, a évalué leur efficacité et a formulé des recommandations, notamment en ce qui concerne les orientations données, l'évaluation des risques et l'échange d'informations.

Fin 2017, la DG MOVE a commandé une étude sur les avantages économiques (et autres) du contrôle unique de sûreté afin d'analyser les avantages notamment économiques dans le cadre des dispositions existantes

⁵ La Commission a mis en place cette base de données, dont l'utilisation a été rendue obligatoire pour les acteurs de la chaîne d'approvisionnement par le règlement (UE) n° 185/2010 et la décision C(2010) 774.

⁶ 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).

⁷ L'étude a été réalisée par le consultant o&i.

relatives au contrôle unique de sûreté entre l'UE et les États-Unis d'Amérique, entre l'UE et le Canada et entre l'UE et le Monténégro. Si l'étude confirme l'importance des avantages économiques (et/ou autres) qu'apporte le contrôle unique de sûreté, cela pourrait constituer un encouragement supplémentaire pour continuer à œuvrer en faveur d'une approche durable de la sûreté aérienne sur le plan mondial et engager des pourparlers avec nos principaux partenaires concernant le contrôle unique de sûreté. L'étude sera achevée en septembre 2018.

3. INITIATIVES NOUVELLES

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

QUATRIÈME PARTIE

DIALOGUE AVEC LES ORGANISMES INTERNATIONAUX ET LES PAYS TIERS

1. GENERALITES

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

2. ORGANISMES INTERNATIONAUX

La Commission a participé à la réunion annuelle du groupe d'experts sur la sûreté aérienne (AVSEC) de l'OACI (AVSECP/28) qui s'est tenue à Montréal du 29 mai au 2 juin 2017, au cours de laquelle le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), qui constitue une étape importante dans les politiques de l'AVSEC, a été présenté et approuvé en vue de sa soumission au Conseil de l'OACI.

À la suite de la résolution A39-19 de l'Assemblée de l'OACI de 2016 sur la cybersécurité, la Commission a participé à l'exposition et au sommet de l'OACI sur la cybersécurité, un événement conjoint sur la sûreté et la sécurité ayant pour thème «Making sense of cyber» (Dubai, EAU, avril 2017). La DG MOVE a présenté l'approche globale de l'UE sur la mise en place d'une approche pluridisciplinaire de la cyberstratégie afin de

réagir et de lutter contre les cybermenaces dans le domaine de l'aviation. L'OACI a été invitée à relever le défi et à aborder le problème de la cybersécurité dans l'aviation à l'échelle mondiale.

3. PAYS TIERS

Le 21 mars 2017, les États-Unis ont publié des mesures de renforcement de la sûreté aérienne (*Aviation Security Enhancements*) sous la forme d'une modification d'urgence ou directive de sûreté [*Emergency Amendment (EA) / Security Directive (SD)*], en vertu de laquelle les transporteurs aériens assurant des vols au départ de certains pays vers les États-Unis ont reçu l'ordre de ne pas transporter d'appareils électroniques plus gros qu'un téléphone cellulaire ou qu'un smartphone dans les bagages de cabine. Le Royaume-Uni a mis en œuvre des règles similaires pour les vols entrants en provenance d'un nombre limité de pays.

Le 29 mars 2017, les États membres et les services compétents de la Commission européenne et du SEAE (y compris le Centre de situation et du renseignement) se sont réunis pour examiner les risques à la lumière des restrictions introduites par les autorités britanniques et américaines. La Commission a eu des contacts directs avec les autorités américaines, suivis d'une série de réunions techniques pour discuter de la menace, de la vulnérabilité et du risque. Les parties sont convenues de la nécessité d'unir leurs efforts pour renforcer la sûreté aérienne et lutter ensemble contre la menace à moyen/long terme.

Sur la base du solide régime de sûreté mis en place dans l'Union européenne, plusieurs mesures EA/SD qui en ont résulté ont été absorbées par les mesures en vigueur dans l'Union, de sorte que la modification d'urgence a eu une incidence limitée dans l'Union européenne. Des consultations et des travaux conjoints entre l'Union européenne et les États-Unis sont en cours sur cette question, et la problématique globale des appareils électroniques portatifs a utilement permis de renforcer encore le dialogue et l'engagement des parties à coopérer.

Au niveau de l'OACI, une task force chargée d'examiner la question du transport des appareils électroniques portatifs à bord d'un aéronef a été mise en place avec le ferme soutien des États membres et de la Commission. La task force s'est réunie en juillet à Paris et a formulé un certain nombre de recommandations sur la manière d'atténuer la menace que représentent les explosifs dissimulés, sans avoir à interdire des articles tels que les appareils électroniques portatifs. En outre, l'OACI a créé un groupe multidisciplinaire sur la sûreté du fret chargé d'examiner les aspects combinés de la sûreté, de la sécurité et de la facilitation dans ce domaine.

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

En ce qui concerne le renforcement des capacités, le projet CASE⁸ a été adapté, proposant de nouvelles activités dans le but de mieux répondre aux besoins exprimés par les États partenaires et à l'évolution du tableau des différentes menaces. En outre, un certain nombre d'activités nationales – au titre du volet «formation» – ont été lancées sur une base sous-régionale. Les principales questions concernaient

⁸ Le projet relatif à la sûreté de l'aviation civile en Afrique et dans la péninsule arabe (CASE), financé par l'UE et mis en œuvre par la CEAC, a été lancé début 2016 pour une durée de quatre ans. Son objectif est de soutenir les efforts déployés par les États partenaires, en Afrique et dans la péninsule arabe, pour atténuer les menaces qui pèsent sur l'aviation civile et améliorer le respect des exigences internationales, en mettant fortement l'accent sur les mesures de contrôle de la qualité.

l'utilisation du matériel de sécurité, la formation des auditeurs nationaux et un atelier sur l'évaluation de la vulnérabilité.

À l'occasion du dialogue sur les transports avec Singapour (juin 2017), un accord administratif a été signé afin de témoigner d'un engagement continu en faveur de la concrétisation du contrôle unique de sûreté entre l'Union européenne et Singapour. À l'issue d'un processus approfondi comprenant un exercice de simulation analysant la législation de Singapour en matière de sûreté aérienne et une mission d'évaluation positive de l'aéroport Changi de Singapour (octobre 2017), un projet de proposition législative a été élaboré, a fait l'objet d'une consultation avec les États membres au sein du comité de réglementation pour la sûreté de l'aviation civile et a été soumis au Collège des commissaires (décembre 2017)⁹.

⁹ L'acte final adopté est le suivant: JO L 10/5 du 13.1.2018, règlement d'exécution (UE) 2018/55 de la Commission du 9 janvier 2018 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 en ce qui concerne l'ajout de la République de Singapour aux pays tiers reconnus comme appliquant des normes de sûreté équivalentes aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.)