



Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	2001/0234(COD) Procédure terminée
Transport aérien: règles communes pour la sécurité de l'aviation civile Modification 2003/0222(COD) Abrogation 2005/0191(COD)	
Sujet 3.20.01.01 Sécurité aérienne 7.30.20 Lutte contre le terrorisme	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	DELE Délégation PE au comité de conciliation		26/06/2002
		PPE-DE FOSTER Jacqueline	
	Commission au fond précédente		
	RETT Politique régionale, transports et tourisme		20/11/2001
		PPE-DE FOSTER Jacqueline	
	RETT Politique régionale, transports et tourisme		20/11/2001
		PPE-DE FOSTER Jacqueline	
	Commission pour avis précédente		
BUDG Budgets			12/11/2001
		PPE-DE STENMARCK Per	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Environnement	2473	09/12/2002
	Affaires économiques et financières ECOFIN	2460	05/11/2002
	Affaires générales	2406	28/01/2002
	Transports, télécommunications et énergie	2374	15/10/2001
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports		

Evénements clés			
10/10/2001	Publication de la proposition législative	COM(2001)0575	Résumé
15/10/2001	Débat au Conseil	2374	
25/10/2001	Annonce en plénière de la saisine de la		

	commission, 1ère lecture		
21/11/2001	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
21/11/2001	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0415/2001	
28/11/2001	Débat en plénière		
29/11/2001	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0628/2001	Résumé
28/01/2002	Publication de la position du Conseil	15029/4/2001	Résumé
06/02/2002	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
18/04/2002	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
18/04/2002	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0134/2002	
13/05/2002	Débat en plénière		
14/05/2002	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0217/2002	Résumé
02/08/2002	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
19/09/2002	Réunion formelle du Comité de conciliation		
24/10/2002	Décision finale du comité de conciliation		Résumé
24/10/2002	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A5-0402/2002	
14/11/2002	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3660/2002	
05/12/2002	Décision du Parlement, 3ème lecture	T5-0584/2002	Résumé
09/12/2002	Décision du Conseil, 3ème lecture		
16/12/2002	Signature de l'acte final		
16/12/2002	Fin de la procédure au Parlement		
30/12/2002	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2001/0234(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Modification 2003/0222(COD) Abrogation 2005/0191(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	CODE/5/16397

Portail de documentation					
Document de base législatif		COM(2001)0575 , JO C 051 26.02.2002, p. 0221 E	10/10/2001	EC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0415/2001	21/11/2001	EP	
Comité économique et social: avis, rapport		CES1485/2001 JO C 048 21.02.2002, p. 0070	28/11/2001	ESC	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0628/2001 JO C 153 27.06.2002, p. 0031-0247 E	29/11/2001	EP	Résumé
Position du Conseil		15029/4/2001 JO C 113 14.05.2002, p. 0017 E	28/01/2002	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		SEC(2002)0065	30/01/2002	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0134/2002	18/04/2002	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0217/2002 JO C 180 31.07.2003, p. 0023-0085 E	14/05/2002	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture		COM(2002)0327	12/06/2002	EC	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A5-0402/2002	24/10/2002	EP	
Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation		3660/2002	14/11/2002	CSL/EP	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T5-0584/2002 JO C 027 30.01.2004, p. 0025-0110 E	05/12/2002	EP	Résumé
Acte législatif de mise en oeuvre		32003R0622 JO L 089 05.04.2003, p. 0009-0010	04/04/2003	EU	Résumé
Document de suivi		COM(2005)0428	22/09/2005	EC	Résumé
Document de suivi		COM(2007)0542	20/09/2007	EC	Résumé
Document de suivi		COM(2008)0582	29/09/2008	EC	Résumé
Document de suivi		COM(2009)0518	08/10/2009	EC	Résumé
Document de suivi		COM(2010)0725	10/12/2010	EC	Résumé

Informations complémentaires	
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final
Règlement 2002/2320 JO L 355 30.12.2002, p. 0001-0022 Résumé

OBJECTIF : instaurer des règles communes en vue de renforcer la sûreté de l'aviation civile. **CONTENU** : les récents attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis ont accentué l'urgence de renforcer la sûreté aérienne. À cette fin, il importe d'établir des règles communes et de veiller à ce qu'elles soient appliquées d'une façon uniforme par la mise en place d'un système d'inspection et de surveillance approprié. La Commission invite donc le Parlement européen et le Conseil à adopter le présent projet de règlement qui établit des normes communes pour assurer la sûreté de l'aviation civile, donne à la Commission les pouvoirs nécessaires pour adopter les mesures d'exécution propres à faciliter leur application et établit un mécanisme collectif de contrôle de cette application. Ainsi la Communauté se dotera, comme l'a demandé le Conseil européen du 21 septembre 2001, des moyens d'assurer la sûreté de l'aviation civile grâce aux mesures suivantes : - le contrôle d'accès aux zones sensibles des aéroports et aux aéronefs; - le contrôle des passagers et de leurs bagages à main; - le contrôle et le suivi des bagages de soute; - le contrôle du fret et de la poste; - la formation du personnel au sol; - la définition des spécifications applicables aux équipements utilisés pour effectuer les contrôles mentionnés ci-dessus; - une classification des armes et autres objets dont l'introduction à bord des aéronefs et dans les zones sensibles des aéroports est interdite. Il se peut néanmoins que dans certains cas exceptionnels les mesures communes ne soient pas bien adaptées à une menace ponctuelle qui pèserait sur certains vols ; il faut donc permettre que les États membres puissent alors prendre des dispositions supplémentaires pour faire face à de tels événements. En parallèle la Commission va mettre en place incessamment un contrôle réciproque de l'application effective et uniforme des mesures de sûreté aérienne. Elle proposera également les mesures à prendre pour assurer la protection des citoyens de l'Union européenne partout dans le monde grâce à des arrangements bilatéraux ou multilatéraux appropriés. ?

Transport aérien: règles communes pour la sécurité de l'aviation civile

La commission a adopté le rapport de Mme Jacqueline FOSTER (PPE-DE, UK) approuvant la proposition dans le cadre de la procédure de codécision (1ère lecture), sous réserve de plusieurs amendements. Elle est d'avis que les aéroports et les transporteurs aériens ne doivent pas payer la facture des mesures visant à accroître la sûreté suite aux événements tragiques survenus le 11 septembre 2001. C'est aux gouvernements, estiment les députés, qu'il revient de supporter les coûts liés à la sûreté de l'aviation au motif que les menaces pesant sur elle constituent une menace pour l'État. Les États membres sont invités à coordonner leurs efforts pour élaborer une politique globale de financement du niveau de sûreté le plus élevé possible du transport aérien. La commission demande, entre autres, que les inspections des aéroports effectuées dans le cadre du système de contrôle réciproque ("peer review") par des équipes d'inspecteurs nationaux dans toute l'UE soient inopinées. Les compagnies aériennes présentes dans les aéroports concernés devraient avoir le droit de consulter les rapports d'inspection. La commission estime également que le contrôle de base du personnel devrait incomber aux autorités nationales. Enfin, la commission considère que le bref délai de mise en oeuvre des nouvelles mesures (20 jours après la publication du règlement) pourrait ne pas toujours être respecté. Elle a donc adopté un amendement qui prévoit des dérogations applicables lorsqu'il est nécessaire d'apporter des modifications structurelles aux aéroports et/ou aux terminaux, telles que la séparation des passagers contrôlés et des passagers non contrôlés. ?

Transport aérien: règles communes pour la sécurité de l'aviation civile

Le Parlement européen a amendé substantiellement le rapport de Mme Jacqueline FOSTER (PPE-DE, UK) et l'a adopté à une majorité de 398 voix pour, 100 contre et 21 abstentions. Une majorité de députés ne partage pas l'avis du rapporteur et de la commission des transports selon lequel les coûts de sécurité de l'aviation civile devraient être supportés par les États membres. Pour le Parlement, les usagers des transports aériens et le secteur du transport aérien devraient contribuer, à moyen terme, aux coûts en question. Le financement du coût de certaines mesures supplémentaires en matière de sûreté aérienne ne saurait engendrer des distorsions de concurrence entre opérateurs et aéroports. Il est donc nécessaire que les États membres adoptent, en coopération étroite avec la Commission, une approche coordonnée en matière de compensation financière. D'autres amendements invitent la Commission à : - soumettre des propositions dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la réglementation, afin d'introduire des arrangements entre les États membres pour le financement des mesures de sécurité et ce, en vue d'éviter toute distorsion de concurrence entre les opérateurs et entre les États membres; - mettre en place un mécanisme permettant d'évaluer, en collaboration avec l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) et la CEAC, si les aéroports de pays tiers répondent aux critères essentiels de sûreté. Enfin, le Parlement demande des dérogations pour l'application des normes communes concernant les limites entre le côté ville et le côté piste, les autres zones publiques et la séparation des passagers non contrôlés. ?

Transport aérien: règles communes pour la sécurité de l'aviation civile

Dans sa position commune adoptée à l'unanimité, le Conseil accepte les 2 amendements rejetés par la Commission, mais rejette les 10 amendements que la Commission avait acceptés, alors que la Commission avait donné son accord de principe à certains de ces amendements. Le Conseil approuve 2 des amendements acceptés par la Commission. La position commune contient dans son annexe les normes de base communes applicables aux mesures de sûreté aérienne. Dans la proposition de la Commission, ces normes étaient pareilles aux normes figurant dans le Document 30 de la CEAC ; il était prévu que ces normes pourraient ultérieurement être adaptées aux besoins actuels de la Communauté en application d'une procédure de comitologie. Étant donné le retard qu'impliquerait une telle procédure dans l'établissement des mesures requises, le Conseil a mandaté le groupe ad-hoc pluridisciplinaire, établi à la suite du Conseil extraordinaire du 14 septembre 2001, en vue d'adapter d'ores et déjà ces normes aux besoins actuels. Les principales modifications apportées à la proposition de la Commission concernent les points suivants : - Programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile : le Conseil a prévu l'établissement de programmes nationaux de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile, qui ont pour but de veiller à un contrôle plus strict des programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile; - Mesures plus strictes : en ligne avec le souhait exprimé par le Parlement européen, le Conseil a supprimé la possibilité pour la Commission de décider du retrait des mesures considérées discriminatoires ou excessivement restrictives; - Diffusion des informations : le Conseil a introduit une disposition qui vise à garantir un équilibre entre, d'une part, le droit du public d'avoir accès à l'information et, d'autre part, la nécessité de protéger le caractère secret de certaines mesures sensibles; - Sanctions : le Conseil a introduit une disposition prévoyant que les sanctions pour la transgression des dispositions du règlement doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives; - Entrée en vigueur : comme le souhaitait le Parlement européen, le Conseil a prévu que certaines dispositions de l'annexe entrent en vigueur le 31 décembre de cette année. Les amendements visant à faire en sorte que les pouvoirs publics financent, au moins dans un premier temps, le coût de certaines mesures supplémentaires de sûreté telles que prévues dans le règlement, n'ont pas été retenus. ?

Transport aérien: règles communes pour la sécurité de l'aviation civile

En approuvant la position commune du Conseil, la Commission accepte que le Conseil approuve les 2 amendements qu'elle avait précédemment rejetés, tout comme elle avalise le rejet par le Conseil des 10 amendements qu'elle avait précédemment acceptés. Les 2 amendements acceptés par le Conseil et rejetés par la Commission concernent la transposition par référence à des normes élaborées par un organisme extérieur (CEAC) et la suppression d'un mécanisme communautaire de contrôle destiné à vérifier que les mesures plus strictes adoptées par les États membres ne sont pas disproportionnées et ne portent pas atteinte au bon fonctionnement du marché intérieur. Les 10 amendements rejetés par le Conseil et précédemment acceptés par la Commission peuvent être répartis en quatre catégories: - premièrement, les amendements qui posent la question importante du financement public des mesures de sécurité; - deuxièmement, les amendements qui font référence à la pratique budgétaire actuelle; - troisièmement, les cas où le Conseil a modifié le texte de la proposition originale d'une manière qui correspond dans une large mesure à l'amendement du Parlement; - quatrièmement, deux amendements qui visent à accroître l'efficacité des mesures de sécurité en général. En conclusion, la Commission note que dans une large mesure la position commune suit l'avis du Parlement Européen émis en première lecture. Comme les divergences de vue ne sont pas directement liées à l'objectif d'améliorer la sûreté de l'aviation, la Commission est en mesure d'accepter la position commune telle qu'adoptée à l'unanimité par le Conseil. ?

Transport aérien: règles communes pour la sécurité de l'aviation civile

La commission a adopté le rapport de Mme Jacqueline FOSTER (PPE-DE, UK) modifiant la position commune du Conseil dans le cadre de la procédure de codécision (2ème lecture). Elle a rétabli plusieurs amendements adoptés par le Parlement en 1ère lecture qui n'avaient pas été repris dans la position commune. En particulier, elle invite la Commission européenne à présenter des propositions visant à uniformiser dans les États membres les modalités de financement des mesures de sûreté, afin d'éviter toute distorsion de concurrence. Elle réitère également la demande du Parlement que les États membres coordonnent leur action pour l'élaboration d'une politique globale de financement et de garantie du niveau de sûreté le plus élevé possible du transport aérien. D'autres amendements adoptés par le PE en 1ère lecture et rétablis par la commission demandent qu'une référence expresse soit faite au document no. 30 de la CEAC relatif aux mesures de sûreté aérienne, que des inspections soient inopinées, qu'une évaluation de l'action entreprise soit soumise à l'autorité budgétaire et qu'un mécanisme soit mis en place permettant d'évaluer si les aéroports de pays tiers répondent aux critères essentiels de sûreté. La commission a modifié également le nouveau texte contenu dans la position commune relatif aux programmes de sûreté que les aéroports et les transporteurs aériens sont tenus de mettre en oeuvre. Elle précise que les États membres doivent prendre en charge une part équitable des coûts de ces programmes, car assurer la sécurité des citoyens à l'égard des attaques terroristes relève de leur responsabilité. Par ailleurs, la commission a adopté une série de nouveaux amendements techniques concernant les mesures de sécurité dans les aéroports (détecteurs, contrôle du personnel et des bagages, contrôle de l'accès à certaines zones). Enfin, elle demande que certaines dispositions de l'annexe (concernant : l'inspection/filtrage des bagages de soute ; le fret, les messageries et les colis express ; la poste) entrent en vigueur le 31 décembre 2003 et non pas le 31 décembre 2002 comme le proposait le Conseil, et ce pour laisser davantage de temps aux aéroports et compagnies aériennes pour acquérir l'équipement nécessaire et former le personnel. ?

Transport aérien: règles communes pour la sécurité de l'aviation civile

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de Mme Jacqueline FOSTER (PPE-DE, UK), le Parlement européen a approuvé la position commune sous réserve d'amendements proposés par la commission au fond. Il a rétabli les amendements déjà formulés en première lecture qui n'avaient pas été repris dans la position commune (se reporter au résumé précédent). ?

Transport aérien: règles communes pour la sécurité de l'aviation civile

La Commission accepte en totalité ou dans leur principe 16 des 32 amendements adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture, et elle modifie sa proposition en conséquence. La Commission retient en totalité les amendements tendant à: - prévoir que tous les membres du personnel doivent subir systématiquement une inspection/filtrage avant d'être autorisés à pénétrer dans les zones de sûreté protégées (inspection/filtrage à 100 %); - préciser dans le titre le contenu du point relatif aux contrôles et fouilles de sûreté des aéronefs; - supprimer une restriction introduite par la position commune du Conseil concernant la sûreté des aéronefs en stationnement; - améliorer la rédaction des volets de l'annexe relatifs à l'inspection/filtrage des passagers et à la protection des bagages de soute; - garantir que l'évaluation des risques est réalisée par des autorités dûment habilitées; - garantir que les obligations expresses auxquels sont soumis les agents habilités chargés des contrôles de sûreté du fret, des messageries et des colis express sont définies par l'autorité compétente; - améliorer la sûreté du courrier et du matériel des transporteurs aériens; - préciser à l'annexe que le point 9 ne concerne pas le matériel de nettoyage; - changer la formulation en ce qui concerne les appareils de détection des masses métalliques. La Commission accepte également en principe les amendements: - prévoyant des inspections inopinées dans les aéroports (la Commission souhaite toutefois que les aéroports soient inspectés au su des autorités nationales de régulation et en coopération avec elles); - prévoyant qu'il incombe globalement aux États membres d'assurer la surveillance de toutes les zones de l'aérogare accessibles au public, de contrôler l'accès aux zones publiques proches des aires de mouvement des aéronefs et de surveiller la clôture d'enceinte et les zones adjacentes aux zones de sûreté à accès réglementé. ?

Transport aérien: règles communes pour la sécurité de l'aviation civile

Le comité de conciliation est parvenu à un accord sur un projet commun de règlement. Les éléments principaux du compromis peuvent être résumés comme suit : - les inspections dans les aéroports seront inopinées. La Commission informera en temps voulu les États membres concernés avant les inspections prévues, - tous les personnels, y compris les membres d'équipage, seront contrôlés ainsi que les objets qu'ils

transportent, avant d'être autorisés à accéder dans la zone de sécurité à accès réglementé. En cas d'impossibilité, les personnes et les objets seront soumis à des contrôles continus par sondage. Un an après l'entrée en vigueur du règlement, tous les personnels ainsi que les objets qu'ils transportent seront contrôlés avant d'être autorisés à accéder dans certaines parties des zones de sécurité à accès réglementé telle qu'identifiées par les autorités compétentes de chaque État membre. Le 1er juillet 2004 au plus tard la Commission adoptera une définition commune des parties critiques de ces zones (contrôle à 100%), - enfin bien que le Conseil ait souligné dès le début qu'il était fortement hostile à l'idée que tous les pays accordent une aide financière au secteur de l'aviation, les membres de la délégation du PE ont insisté sur l'importance d'un engagement du Conseil en faveur de la prise en charge d'une part équitable du financement des coûts de sécurité supplémentaire. Une déclaration interinstitutionnelle qui doit être annexée au texte définitif et publiée au Journal officiel stipule que les institutions : reconnaissent que cette politique pose d'importantes questions quant aux aspects relatifs à son financement ; tiennent compte de la position politique prise par les États membres de l'UE à la conférence ministérielle sur l'aviation civile qui a eu lieu à Montréal (au cours de laquelle il y a eu un accord sur le fait que certains aspects doivent être financés par les pouvoirs publics) ; prennent acte de la position de la Commission selon laquelle celle-ci apprécierait que les pouvoirs publics financent la compensation des mesures de sécurité supplémentaire ; et prennent acte d'une étude entreprise par la Commission concernant la manière de répartir le financement entre pouvoirs publics et opérateurs.?

Transport aérien: règles communes pour la sécurité de l'aviation civile

Le Parlement européen a approuvé le projet commun à une large majorité (se reporter au résumé précédent).?

Transport aérien: règles communes pour la sécurité de l'aviation civile

OBJECTIF : instaurer des mesures communautaires visant à empêcher les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile. **MESURE DE LA COMMUNAUTÉ :** Règlement 2320/2002/CE du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. **CONTENU :** le présent règlement, adopté dans le cadre du plan de lutte contre le terrorisme adopté à la suite des attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis, est celui qui a été approuvé par un échange de lettres à l'issue de la conciliation avec le Parlement dans le cadre de la procédure de codécision. Aux termes du règlement, chaque État membre doit adopter un programme national de sûreté de l'aviation civile et désigner une autorité compétente unique chargée de coordonner et de contrôler l'application dudit programme. Les conditions suivantes sont applicables: - tous les membres du personnel, y compris l'équipage, doivent subir une inspection/filtrage avant d'être autorisés à pénétrer dans les zones à accès réglementé des aéroports; lorsque cette procédure n'est pas applicable pour des raisons pratiques, les personnes doivent être soumises à un contrôle par sondage, qui couvre aussi les objets introduits à bord des aéronefs; - un an après l'entrée en vigueur du règlement, tous les membres du personnel, y compris l'équipage, ainsi que les objets qu'ils transportent doivent subir une inspection/filtrage avant d'être autorisés à pénétrer dans les parties les plus critiques des aéroports; d'ici au 1er juillet 2004, la Commission adoptera des mesures d'application qui devront être applicables au plus tard cinq ans après leur adoption. Dans une déclaration concernant le financement des mesures de sécurité, adoptée en liaison avec le règlement, le Parlement européen, le Conseil et la Commission reconnaissent la diversité des situations qui existent dans les États membres et la nécessité d'éviter les distorsions de concurrence qui pourraient en résulter. Ils prennent acte du fait que la Commission envisagera avec bienveillance la question d'un financement public des mesures de sécurité supplémentaires. La Commission entamera une étude qui s'intéressera notamment à la manière dont le financement est réparti entre les pouvoirs publics et les opérateurs, sans préjudice de la répartition des compétences entre les États membres et la Communauté européenne et soumettra au besoin des propositions au Parlement européen et au Conseil. **ENTRÉE EN VIGUEUR :** 19/01/2003.?

Transport aérien: règles communes pour la sécurité de l'aviation civile

MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Règlement 622/2003/CE de la Commission fixant des mesures pour la mise en oeuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne. **CONTENU :** Le présent règlement fixe les mesures nécessaires pour la mise en oeuvre et l'adaptation technique des règles communes concernant la sûreté aérienne à incorporer dans les programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile. Conformément au règlement 2320/2002/CE et dans le but de prévenir les actes illicites, les mesures en annexe de ce règlement doivent être secrètes et non publiées. À cet effet, il est nécessaire de permettre de différencier les aéroports en fonction d'une évaluation des risques locaux. Il y a par conséquent lieu que la Commission soit informée des aéroports qui sont considérés comme à moindre risque. Il convient également d'autoriser la variation des mesures de mise en oeuvre en fonction du type d'activité aérienne. La Commission doit être informée des mesures compensatoires appliquées en vue de garantir des niveaux équivalents de sûreté. **ENTRÉE EN VIGUEUR :** 19/04/2003.?

Transport aérien: règles communes pour la sécurité de l'aviation civile

La Commission européenne a présenté son premier rapport annuel sur la mise en ?uvre des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et sur la situation de la sûreté aérienne dans la Communauté, en tirant des conclusions des inspections réalisées par la Commission.

Le règlement 2320/2002/CE est entré en vigueur le 19 janvier 2003; les États membres ont dû adopter leurs programmes nationaux de contrôle de qualité avant le 19 juillet 2003. Les inspections de la Commission ont commencé en février 2004 et 43 inspections de la Commission ont été conduites depuis (au 30 juin 2005).

Sur cette base, le rapport constate que le niveau de sûreté dans les aéroports de l'Union européenne a été sensiblement renforcé avec la mise en place de la réglementation communautaire. L'effet conjugué de la mise en place des normes européennes de sûreté et des multiples actions de contrôle de qualité, y inclus les inspections de la Commission, a ainsi permis d'harmoniser et de démultiplier les efforts déployés par les États membres après le 11 septembre 2001.

Les inspections de la Commission menées auprès des administrations nationales et des aéroports constituent un outil très efficace pour vérifier la bonne application de la réglementation communautaire. Le rapport observe que si les exigences essentielles sont correctement appliquées, des améliorations sont encore nécessaires. La Commission doit continuer à jouer son rôle d'aiguillon des États membres et des opérateurs du transport aérien. Le rapport souligne enfin que des améliorations au cadre réglementaire sont également souhaitables. En conséquence, une proposition de modification du règlement 2320/2002/CE fait suite à ce rapport (voir COD/2005/0191).

Transport aérien: règles communes pour la sécurité de l'aviation civile

La Commission a présenté son second rapport concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n° 2320/2002 relatif à la sûreté de l'aviation civile. Ce second rapport couvre la période juillet 2005-décembre 2006 et se fonde en particulier sur les conclusions d'une cinquantaine de nouvelles inspections réalisées par la Commission. Il permet de dresser un bilan exhaustif de l'état de la sûreté dans l'Union européenne, quatre ans après l'entrée en vigueur de la législation européenne.

Depuis février 2004 (début des inspections), la Commission a réalisé 89 inspections dont 47 correspondent à de nouvelles inspections conduites entre juillet 2005 et décembre 2006 dans l'UE 25 et la Suisse. À ce jour, tous les États membres ont été inspectés de deux à cinq fois, que ce soit au niveau de l'autorité nationale compétente pour la sûreté de l'aviation civile ou au niveau aéroportuaire.

Inspections des autorités compétentes nationales : les premières conclusions dressées en 2005 peuvent être confirmées: si la transposition des obligations réglementaires est plutôt satisfaisante, l'efficacité du contrôle de qualité national est insuffisante dans une dizaine d'États membres : i) dans de nombreux États membres, les audits ne sont ni assez réguliers ni assez complets ; ii) la disponibilité en inspecteurs nationaux est globalement insuffisante pour mener avec une fréquence adéquate les tâches de contrôle de qualité ; iii) la performance du processus de rectification, c'est-à-dire la rapidité avec laquelle la correction des déficiences constatées est exigée, est variable (la durée moyenne de rectification des déficiences est légèrement supérieure à un an) ; iv) dans certains États membres, des sanctions ne sont prises qu'exceptionnellement.

Inspections des aéroports : les résultats des 23 nouvelles inspections initiales réalisées depuis juillet 2005 confirment les grandes lignes déjà identifiées dans le premier rapport de la Commission. Les principes fondamentaux comme l'inspection/filtrage à 100% des passagers et de leurs bagages à main, ainsi que des bagages de soute sont bien appliqués. Globalement, le niveau de sûreté dans l'Union européenne est donc élevé. Pour autant, le niveau de sûreté n'y est pas uniforme car des différences sensibles existent entre aéroports. Des défaillances sont encore régulièrement constatées, qui obèrent la qualité générale des mesures de sûreté : i) des procédures essentielles relatives au contrôle d'accès, à la protection des aéronefs, à l'inspection-filtrage des passagers et à la protection des bagages de soute font l'objet de déficiences récurrentes de gravité mineure ou moyenne; ii) les non-conformités par rapport à la réglementation européenne sont souvent plus graves en matière d'inspection filtrage du personnel, de fouille des aéronefs, d'inspection/filtrage des bagages à main et de fret ; iii) il existe un besoin d'harmonisation technique des équipements de sûreté ; iv) des dispositions de la réglementation sont apparues comme peu précises pour certains opérateurs ; v) l'effort de supervision, de formation et de sensibilisation au risque terroriste doit être accentué. Le rapport note que neuf inspections initiales sur dix conduisent encore à l'identification de déficiences graves ayant des répercussions sur la chaîne de sûreté.

Développements réglementaires en 2006. Plusieurs réglementations ont été adoptées en vue de combler les lacunes existantes mises en évidence par les inspections de la Commission : i) définition plus précise des procédures de sûreté auxquelles sont soumises les véhicules qui pénètrent dans des zones de sûreté à accès réglementé des aéroports; ii) fixation de règles mieux harmonisées concernant la sûreté du fret aérien ; iii) mise en œuvre d'une solution réglementaire visant à faire en sorte que les exigences juridiques communautaires n'entravent pas le progrès technologique dans le domaine de la sûreté aérienne ; iv) adoption d'un règlement de la Commission sur le risque constitué par les explosifs liquides, à la suite des événements survenus au Royaume-Uni le 10 août 2006.

En 2007, plusieurs pistes d'actions devraient en particulier être suivies:

1° Actions relatives à la performance du contrôle de qualité par les autorités compétentes des États membres :

- le contrôle de qualité des États membres a été identifié jusqu'ici comme le maillon faible dans l'architecture générale de la sûreté de l'aviation civile. Il doit être renforcé. En particulier, il est indispensable que les États conduisent des actions de contrôle de qualité à la hauteur des exigences communautaires et diffusent ces enseignements dans tous leurs aéroports. Ceci implique aussi de combiner la mobilisation des ressources humaines en inspecteurs nécessaires avec l'utilisation des pouvoirs d'exécution adéquats ;
- la coopération entre États membres dans le domaine de l'audit en vue de procéder à une évaluation régulière des opérateurs ayant une activité à l'échelle de l'UE pourra également être encouragée ;
- la Commission poursuivra pour sa part la conduite de ses inspections et des procédures d'infractions seront initiées lorsque nécessaire.

2° Actions relatives à l'amélioration du cadre réglementaire existant :

- en vue de renforcer la complémentarité des contrôles de qualité communautaire et nationaux, il conviendra de réviser les règlements (CE) n° 1486/2003 et n° 1217/2003. Il faudra préciser davantage les exigences relatives aux méthodes des audits nationaux, aux rectifications des déficiences ainsi que celles relatives à la proportionnalité du contrôle de qualité avec le système aéroportuaire national. La Commission étudie actuellement des propositions visant à améliorer les exigences de formation des agents de sécurité ;
- la Commission souhaite que le règlement (CE) n° 622/2003 soit amélioré régulièrement afin de modifier les exigences de sécurité chaque fois que le progrès technique ou le besoin de précisions supplémentaires au niveau communautaire le justifie ;
- de façon plus générale, la Commission a l'intention de réévaluer, sur la base de l'expérience pratique et d'évaluations actualisées des risques, la nécessité de maintenir la série d'exigences réglementaires dans le domaine de la sûreté aérienne. La révision de certaines des exigences actuelles, et leur éventuelle abolition ou redéfinition, ne pourront se faire sans l'adoption préalable de la proposition de la Commission d'un nouveau règlement-cadre simplifié et assoupli, qui suit actuellement son cours dans le processus législatif ;
- enfin, la mise au point de solutions pour étendre le concept intracommunautaire de sûreté à guichet unique aux pays tiers partageant le même point de vue et appliquant des normes de sûreté élevées équivalentes créerait des possibilités considérables en ce qui concerne la facilitation opérationnelle. La Commission travaille activement sur ce concept et espère obtenir de premiers résultats après l'adoption du nouveau règlement-cadre.

Transport aérien: règles communes pour la sécurité de l'aviation civile

Le présent document constitue le troisième rapport de la Commission sur la mise en oeuvre du règlement (CE) n° 2320/2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Le rapport couvre l'ensemble de l'année 2007 et comprend deux parties: la première analyse les rapports relatifs aux inspections menées par la Commission en 2007 (inspections de suivi incluses) et la seconde expose les mesures adoptées pour simplifier le processus de mise en oeuvre de la réglementation, en prenant mieux en compte les besoins des passagers et des entreprises du secteur.

Le rapport confirme que la mise en oeuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile a continué de progresser (elle partait d'une base déjà solide à l'échelle mondiale), même si des améliorations sont assurément encore possibles. Il expose également en détail l'approche volontariste adoptée par la Communauté pour mettre en place un système souple, pratique et harmonisé qui facilite la circulation des voyageurs et des marchandises dans un environnement aéroportuaire sûr.

Inspections : la Commission est tenue de vérifier que les États membres respectent bien la législation en matière de sûreté aérienne. À cet effet, elle mène: des inspections des autorités nationales compétentes; des inspections aéroportuaires, et des inspections de suivi pour s'assurer que les mesures correctives ont bien été mises en oeuvre. Entre février 2004 et décembre 2007, la Commission a réalisé 117 inspections au total, dont 28 en 2007. Entre 1 et 6 inspections aéroportuaires ont été réalisées dans chaque État membre (sauf en Bulgarie) et toutes les autorités nationales compétentes ont été contrôlées au moins une fois (sauf en Roumanie). La Suisse était, elle aussi, couverte par le programme communautaire, tandis que la Norvège et l'Islande sont, depuis décembre 2005, inspectées sur la base de dispositions parallèles de l'Autorité de surveillance de l'AELE.

D'une manière générale, le niveau de sûreté dans les aéroports européens est élevé ? en particulier au regard des normes et pratiques internationales. Le taux de conformité s'est amélioré de presque 40% depuis les premières inspections et le nombre de défaillances graves continue de diminuer. Des progrès ont été constatés dans les «domaines clés» de la sûreté aérienne, à savoir la sûreté des aéroports, la sûreté des aéronefs et l'inspection/filtrage des passagers, des bagages de cabine et des bagages de soute. Malgré tout, les règles ne sont pas toujours respectées dans certains domaines d'importance, notamment ceux où le facteur humain joue un rôle essentiel. D'autres problèmes existent par ailleurs:

- certaines dispositions actuelles sont trop détaillées;
- les délais d'adaptation aux nouvelles exigences sont trop longs;
- les contrôles nationaux présentent des lacunes, et
- les autorités compétentes ne disposent pas de pouvoirs coercitifs suffisants.

Simplification du processus de mise en oeuvre : les inspections de la Commission ont révélé un certain nombre de difficultés liées à la mise en oeuvre de la réglementation. Les rapports annuels et les autres informations fournis par les États membres et les entreprises du secteur font état de problèmes similaires, les principaux étant:

- le manque de clarté ou le caractère excessif des dispositions actuelles;
- les différences entre les exigences des États membres, qui se traduisent par un manque d'harmonisation dans l'ensemble de la Communauté;
- le manque de transparence et une révision insuffisante;
- l'impression que les exigences opérationnelles ne sont pas suffisamment prises en compte;
- le manque de normalisation des exigences techniques;
- les différences entre les exigences de la Communauté et celles des pays tiers, en particulier les États-Unis, et
- la charge excessive de la répétition des dispositions, notamment en ce qui concerne les régimes d'inspection (de l'OACI et de la TSA en plus de l'UE), sur les ressources des États membres.

D'importants efforts ont été déployés pour traiter chacun de ces problèmes en 2007, l'objectif ultime étant de faciliter le déplacement des voyageurs dans l'ensemble des aéroports communautaires et d'alléger la charge qui pèse sur les entreprises du secteur sans compromettre la sûreté.

Défis à relever : la Commission annonce qu'elle a un programme de travail clair pour 2008, à savoir:

- parachever les nouvelles dispositions d'application;
- trouver de meilleurs moyens pour lutter contre la menace des explosifs liquides;
- trouver le meilleur mode de financement possible de la sûreté de l'aviation;
- poursuivre le programme d'inspection (notamment en participant, en qualité d'observateur, aux inspections menées aux États-Unis);
- instaurer de nouvelles normes techniques;
- aider les États membres à améliorer et à harmoniser les programmes nationaux de contrôle de la qualité;
- analyser les résultats des études, et
- faire avancer les accords avec des pays tiers.

La Commission estime que les considérations de sûreté doivent toujours primer. Toutefois, la participation active de groupes de parties intéressées, l'évaluation rigoureuse des nouvelles propositions et la révision périodique de la législation existante garantiront que le programme est élaboré en tenant pleinement compte des aspects pratiques et de l'expérience acquise.

Le futur programme consolidera les résultats obtenus en renforçant la sûreté des vols à destination et au départ de la Communauté, en protégeant les intérêts européens et en préservant la confiance du public dans le système de transport aérien. Le programme permettra de passer à une nouvelle étape importante dans le développement d'un régime global de sûreté du transport aérien qui tienne pleinement compte des besoins des passagers et des entreprises du secteur.

Transport aérien: règles communes pour la sécurité de l'aviation civile

La Commission a présenté son quatrième rapport concernant la mise en oeuvre du règlement (CE) n° 2320/2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Le rapport couvre la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2008.

Le rapport conclut que l'année 2008 a été marquée par des avancées considérables vers la mise en place d'un régime efficace de sûreté aérienne dans la Communauté européenne. Des enseignements ont été tirés et une réévaluation fondamentale a été effectuée sur la base de l'expérience acquise ces cinq dernières années dans la mise en œuvre du régime adopté en 2002 suite aux attaques terroristes du 11 septembre 2001 et le contrôle de son application. Pendant cette année, la coopération internationale s'est également renforcée et de nouveaux progrès technologiques ont été accomplis.

Les principaux constats sont les suivants :

1°) Inspections : conformément au règlement (CE) n° 2320/2002, la Commission effectue des inspections pour contrôler l'application des dispositions juridiques en matière de sûreté aérienne par les États membres. Il était nécessaire d'affiner les régimes d'inspection eux-mêmes, qui sont de trois types :

- l'inspection d'une autorité nationale compétente : la Commission a inspecté neuf autorités compétentes pendant l'année 2008. L'exercice 2008 a permis de démontrer l'existence de normes élevées dans cinq États et de normes raisonnables dans deux États. Les deux autres rapports n'étaient cependant pas satisfaisants. De manière générale, les programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile couvraient les dispositions juridiques de manière satisfaisante, mais omettaient fréquemment : i) les dispositions applicables aux petits aéroports pour lesquels des dérogations avaient été demandées au titre du règlement, ainsi que certaines exigences en matière de fret aérien ; ii) de mentionner la périodicité des mesures de contrôle et des contrôles de sûreté au sens communautaire du terme. Un certain nombre de programmes nationaux de formation à la sûreté ne comportaient aucune disposition adéquate en matière de sensibilisation générale et de formation continue. La plupart des défaillances concernaient toutefois la capacité à détecter et à corriger les manquements rapidement ;
- l'inspection d'un aéroport : dans les dix aéroports inspectés en 2008, les domaines les moins performants avaient trait aux contrôles d'accès et à l'inspection/filtrage du personnel. Dans l'ensemble, les normes de conformité des compagnies aériennes étaient moins élevées que celles des aéroports. La plupart des efforts supplémentaires devaient être réalisés dans les domaines du contrôle et de la fouille des aéronefs et de la protection des aéronefs. Les dispositions liées aux passagers et aux bagages de cabine étaient pour la plupart respectées de manière satisfaisante, bien que de graves déficiences dues à des facteurs humains aient été constatées dans certains des aéroports inspectés le suivi, en vue d'évaluer les mesures de correction des défaillances ;
- les inspections de suivi : huit inspections de suivi ont été effectuées dans des aéroports communautaires en 2008. Leurs conclusions ont révélé qu'un nombre plus élevé de défaillances avait été corrigé au moment de l'inspection de suivi par rapport aux autres années. Néanmoins, une série de défaillances graves (près de 13% de celles identifiées) n'avaient pas été correctement traitées au moment du retour des inspecteurs de la Commission. De manière générale, les défaillances qui pouvaient être corrigées par des changements structurels avaient été traitées de manière très efficace, tandis que celles impliquant des facteurs humains s'avéraient particulièrement difficiles à corriger.

La cohérence des conclusions des inspections a permis à la Commission d'identifier les faiblesses et d'en analyser les causes. Elle a ensuite pu proposer la nouvelle législation nécessaire ou déterminer les domaines à étudier ou à analyser plus en profondeur.

2°) Législation : bien que de nombreuses avancées législatives aient été accomplies en 2008, les modifications législatives ont été peu nombreuses. Ceci a permis aux États membres de consolider les avancées réalisées les années précédentes, notamment en ce qui concerne les dispositions les plus récentes relatives notamment au fret aérien.

Selon le rapport, les principales exigences législatives ont été clairement comprises et généralement mises en œuvre de manière satisfaisante dans les aéroports européens. Les degrés de conformité ont continué de s'améliorer, bien qu'à un rythme ralenti, et plusieurs États membres ont consacré davantage de ressources aux contrôles de conformité.

Il faut noter que :

- [le nouveau règlement-cadre \(CE\) n° 300/2008](#), qui abrogera et remplacera le règlement (CE) n° 2320/2002 en avril 2010, a été publié en mars 2008. À la fin de l'année, les travaux concernant les deuxième et troisième niveaux des modalités d'application et les nouveaux textes relatifs aux inspections étaient à un stade avancé ;
- le deuxième niveau élabore le cadre en listant notamment les techniques de contrôle pouvant être utilisées pour les passagers, les bagages ou le fret, les catégories d'articles prohibés, et les critères pour conclure des accords avec des pays tiers. Sur la base de résultats d'essais positifs, la Commission avait initialement proposé d'inclure des dispositions permettant l'utilisation d'équipements de balayage corporel, selon des critères qui restent à préciser. Toutefois, le Parlement européen était d'avis qu'il fallait répondre à une série de questions liées aux droits de l'homme, à la santé et à la protection des données avant de pouvoir accepter cette proposition. La Commission a donc modifié le projet législatif afin de supprimer cette possibilité, en attendant une étude plus approfondie ;
- le troisième niveau fournira les conditions d'application détaillées et traitera les questions liées au caractère excessif de quelques dispositions dans certains domaines de la législation actuelle et aux failles en matière de sûreté dans d'autres domaines. Parmi les questions débattues figuraient les points suivants: i) éventuelle modification des exigences en matière de fouille et de contrôle des aéronefs, ii) suppression de l'obligation pour toutes les compagnies aériennes de transmettre des programmes de sûreté aux États membres pour approbation, iii) élaboration d'une liste d'articles prohibés convenue à l'échelle internationale et à jour, iv) développement de règles plus détaillées pour les services de restauration et de nettoyage, et v) élaboration de politiques pour le recrutement et la formation du personnel.

3°) Menaces émergentes : la réaction de la Communauté face à de nouvelles menaces émergentes a été remise en question de la même façon à la suite des graves perturbations dues à l'alerte de 2006 liée aux explosifs liquides. Des efforts accrus de coopération avec les constructeurs et les partenaires internationaux ont ainsi été menés en matière d'élaboration des procédures de contrôles de sûreté. Cela a donné un nouvel élan à l'action menée en vue de conclure un accord avec des pays tiers sur les procédures de reconnaissance. De plus, le fait de traiter la question liée à la menace potentielle des explosifs liquides a permis de renforcer la coopération internationale et les rapports avec les constructeurs. Cela devrait préparer la voie à un environnement plus souple en matière de sûreté aérienne pour les passagers qui voyagent d'un continent à l'autre tout en sensibilisant davantage les législateurs aux possibilités technologiques futures.

4°) Transparence : enfin, point fondamental pour l'ensemble du processus, la nécessité d'une plus grande transparence a été reconnue. Les restrictions d'accès à une grande partie des dispositions d'application étaient considérées comme excessives, les citoyens ne pouvant pas accéder à des informations nécessaires pour leur permettre de prendre des décisions en connaissance de cause. À la suite de cela, les dispositions d'origine ont été immédiatement restructurées et on s'est engagé à garantir à l'avenir des niveaux d'accès adéquats.

Parallèlement, les recours juridiques ont donné lieu à une augmentation significative de la transparence, en communiquant avec le public et

en offrant des occasions de débat. Le programme de travail n'a heureusement pas été perturbé par de nouvelles tentatives d'attentats majeurs contre des aéroports européens ou par la découverte de nouvelles techniques terroristes susceptibles de constituer une menace pour l'aviation civile.

5°) Dialogue avec les organismes internationaux et les pays tiers : la Commission participe régulièrement à des discussions sur la sûreté aérienne avec des organismes internationaux et des pays tiers sur une base bilatérale et multilatérale. Cela constitue une bonne occasion de partager des bonnes pratiques, de mettre en commun les expériences et de trouver des solutions globales aux problèmes de sûreté.

6°) Financement : la question du financement de la sûreté aérienne a été soulevée régulièrement. Les États membres sont généralement d'avis que le secteur devrait couvrir les coûts et avoir la liberté de les répercuter sur les passagers, tandis que le secteur et quelques députés européens sont en faveur d'une contribution supérieure de l'État. Dans le cadre de l'adoption du nouveau règlement-cadre (CE) n° 300/2008, la Commission s'est engagée à fournir un rapport sur la question.

7°) Travaux futurs : le programme de travail de la Commission pour 2009 prévoit de:

- parachever les nouvelles dispositions d'application;
- trouver de meilleurs moyens pour lutter contre la menace des explosifs liquides;
- faire progresser les accords de sûreté à guichet unique avec les pays tiers;
- poursuivre le programme d'inspection (notamment en participant, avec le statut d'observateur, aux inspections menées aux États-Unis);
- aider les États membres à améliorer et à harmoniser les programmes nationaux de contrôle de la qualité;
- analyser les résultats des études, et
- trouver le meilleur mode de financement possible de la sûreté de l'aviation.

Transport aérien: règles communes pour la sécurité de l'aviation civile

La Commission présente son cinquième rapport sur la mise en œuvre du règlement (CE) 2320/2002 sur les règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Conformément au règlement (CE) n° 2320/2002, la Commission est tenue d'effectuer des inspections dans les administrations des États membres chargées de la sûreté aérienne et dans les aéroports de l'UE.

Le rapport couvre la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2009.

Premières inspections d'aéroports : 19 inspections de ce type ont été menées pendant l'année 2009, soit près du double par rapport à 2008. Le pourcentage global de mesures de base jugées conformes a encore légèrement augmenté et s'est établi à 85%. Les défaillances constatées concernaient, dans l'ensemble, les mêmes points que lors des inspections précédentes et étaient souvent dues à des facteurs humains.

Les principales faiblesses relevées dans les aéroports inspectés en 2009 se rapportaient à la qualité de l'inspection/filtrage du personnel, aux dispositions régissant l'utilisation par le personnel d'articles interdits et à la mise en œuvre des exigences de sûreté du fret. Ainsi, les membres du personnel n'étaient pas toujours tenus d'enlever leur veste avant une inspection/filtrage et les fouilles manuelles pratiquées sur le personnel ne respectaient pas la même procédure que pour les passagers. Par ailleurs, plusieurs aéroports n'ont pas mis en œuvre les procédures nécessaires pour désigner les membres du personnel officiellement autorisés à emporter des articles prohibés dans les zones de sûreté à accès réglementé.

Les sept inspections concernant la sûreté du fret ont révélé des problèmes, parmi lesquels des programmes de sûreté de mauvaise qualité et le choix de méthodes d'inspection filtrage qui n'étaient pas le mieux adaptées à la nature des marchandises. D'autres défaillances fréquentes concernaient les exigences en matière d'introduction de liquides dans la zone de sûreté à accès réglementé (telles que l'utilisation de sacs plastique à témoin d'intégrité adéquats), la protection insuffisante des bagages dans la zone de tri, la fouille des véhicules et les normes techniques applicables aux équipements.

Le respect des prescriptions relatives aux passagers et aux bagages de cabine était généralement bien assuré même si, dans certains cas, le pourcentage de fouilles aléatoires n'était pas constant et/ou que la qualité de la fouille manuelle des passagers n'était pas totalement satisfaisante. Le respect des prescriptions relatives aux bagages de soute était très élevé bien que, dans un cas, des chiens aient été utilisés pour inspecter des bagages de soute alors que la législation en vigueur à l'époque ne l'autorisait pas.

Des problèmes ont été constatés en matière de contrôle d'accès aux locaux de restauration et de nettoyage. En ce qui concerne les transporteurs aériens, les points demandant le plus d'efforts supplémentaires étaient la fouille et la vérification des aéronefs et les procédures à appliquer concernant les bagages enregistrés trop tard pour être traités selon les procédures standard (rush bags).

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.

Dossiers en suspens et poursuites judiciaires : 20 dossiers (14 aéroports et 6 autorités compétentes) ont pu être classés au cours de l'année 2009. Au total, 17 autorités compétentes et 20 dossiers d'inspection aéroportuaire étaient toujours en suspens à la fin de l'année. Aucune procédure au titre de l'article 15 n'était ouverte au début de l'année et aucune n'a été lancée en 2009. Au total, trois procédures d'infraction étaient en cours à la fin de 2009.

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.

Évaluation par les États membres: l'harmonisation des régimes de contrôle de conformité dans l'UE se révèle 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 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, de sorte que le degré de conformité observé par la Commission est souvent inférieur à ce que laissent entendre les rapports nationaux.

Législation: le rapport note que peu d'actes législatifs nouveaux ont été publiés en 2009 dans le domaine de la sûreté de l'aviation, mais que

d'importants travaux ont été accomplis pour préparer le nouveau train de mesures dans la perspective de l'échéance d'avril 2010.

Par ailleurs, d'autres travaux ont été lancés en vue d'élaborer de nouvelles règles sur l'inspection/filtrage des liquides, l'utilisation de chiens pour l'inspection/filtrage de sûreté dans l'aviation et l'utilisation de détecteurs de métaux pour l'inspection-filtrage de certains types de fret spécialisés.

En 2009, la Commission et les États membres ont axé l'essentiel de leurs travaux sur les détails du paquet de mise en œuvre et les nouveaux règlements relatifs à l'inspection et au contrôle de qualité.

Essais : un certain nombre d'essais ont été menés pendant l'année 2009. Ils concernaient l'utilisation de scanners de sûreté pour l'inspection/filtrage des passagers et du personnel et l'utilisation de chiens pour l'inspection/filtrage de sûreté. La Commission a été informée des résultats des essais relatifs à l'utilisation de scanners afin d'en tenir compte lors de l'élaboration du rapport prévu sur l'utilisation de ce type d'équipement. Les informations concernant les essais réalisés avec des chiens ont été prises en considération pour l'élaboration d'une future proposition législative.

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 en matière de transport, permettant de faire progresser les travaux sur le contrôle de sûreté unique. 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.

Le rapport note enfin que l'incident du vol 253 de Northwest Airlines reliant Amsterdam Schiphol à Detroit dans les tout derniers jours de l'année, rappelle une nouvelle fois que les groupements extrémistes continuent de considérer l'aviation civile comme une cible et chercheront toujours à échapper à la détection par les techniques d'inspection/filtrage actuelles. Il convient dès lors de réexaminer constamment l'adéquation des techniques d'inspection/filtrage et poursuivre une coopération étroite avec les partenaires internationaux. La Commission maintiendra et, au besoin, amplifiera son programme sur ces deux points essentiels.