



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/94

EX/31

23/8/04

Anglais, espagnol et français seulement¹

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Sûreté de l'aviation

Point 14.1 : Faits nouveaux survenus depuis la 33^e session de l'Assemblée

Point 14.2 : Programme universel d'audits de sûreté (USAP)

EVOLUTION DE LA LEGISLATION ET DU PROGRAMME D'INSPECTION CONCERNANT LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE DANS LA COMMUNAUTE EUROPEENNE

(Note présentée par la Commission européenne)

NOTE D'INFORMATION

SOMMAIRE

Le présent document donne un aperçu de la législation élaborée dans la Communauté européenne dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Les mesures de sûreté adoptées comprennent l'inspection et le filtrage des bagages de soute et l'inspection et le filtrage de tous les membres du personnel travaillant dans les aéroports de la Communauté. Le document décrit aussi le programme d'inspections communautaire, qui ressemble au programme universel d'audit de sûreté (USAP).

1. HISTORIQUE

La Commission européenne a présenté sa première proposition législative dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile après les terribles événements du 11 septembre 2001. Le règlement (CE) 2320/2002, qui est entré en vigueur le 19 janvier 2003, constitue l'acte de législation primaire. En tant qu'acte de législation primaire, le règlement a été adopté selon la procédure de codécision, qui requiert l'accord du Parlement européen et du Conseil (les ministres de transport de tous les États membres)².

¹ Les versions espagnole et française sont fournies par la Commission européenne.

² Au moment de l'adoption, la Communauté européenne comprenait quinze États membres, à savoir, l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal, le Royaume-Uni et la Suède. Depuis le 1^{er} mai 2004, la Communauté européenne s'est élargie à 25 États membres par l'adhésion de Chypre, de l'Estonie, de la Hongrie, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Pologne, de la République tchèque, de la Slovaquie et de la Slovénie.

2. LA LEGISLATION ET SON EVOLUTION DANS LA COMMUNAUTE EUROPEENNE

2.1 Le règlement 2320/2002 porte sur plusieurs aspects. Premièrement, il établit les exigences législatives générales et les normes de sûreté aérienne, fondées sur les règles proposées par la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) dans son document n° 30, qui doivent être appliquées dans les aéroports de la Communauté. En clair, le règlement s'applique à tout ce qui concerne la sûreté aérienne au sol, et porte sur la sûreté dans les aéroports, la sûreté des aéronefs, les passagers et les bagages de cabine, les bagages de soute, le fret, les messageries et les colis express, la poste, le courrier et le matériel des transporteurs aériens, les services de restauration, les provisions et fournitures destinées au nettoyage à bord, l'aviation générale, le recrutement et la formation du personnel, et les équipements de sûreté. Il ne porte pas sur la sécurité aérienne en vol, et ne traite donc pas de questions telles que la présence de policiers armés (« sky marshals ») à bord, ou celle des portes de cockpits.

2.2 Deuxièmement, le règlement 2320/2002 donne à la Commission européenne le mandat d'effectuer des inspections, y compris des inspections d'un échantillon adéquat d'aéroports, pour contrôler l'application du règlement par les États membres.

2.3 Troisièmement, le règlement oblige tous les États membres à mettre en place leurs propres programmes de contrôle de qualité pour veiller à ce qu'ils assurent un contrôle régulier et efficace de l'application des normes de sûreté aérienne dans leurs aéroports.

2.4 Quatrièmement, le règlement cadre donne à la Commission européenne le mandat d'élaborer des mesures d'application complémentaires plus détaillées. C'est ce que la Commission a fait en adoptant dès la première année quatre textes réglementaires dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Deux de ces textes, le règlement 622/2003 et le règlement 68/2004, établissent des exigences plus détaillées en matière de sûreté aérienne qui complètent les exigences générales du règlement 2320/2002. Un troisième règlement, le règlement 1217/2003, établit des exigences plus détaillées pour les programmes de contrôle de qualité imposés aux États membres. Le quatrième règlement, qui porte le numéro 1486/2003, établit les exigences pour les inspections des aéroports de la Communauté effectuées par la Commission.

2.5 Depuis l'entrée en vigueur du règlement, les États membres ont l'obligation d'effectuer l'inspection et le filtrage des passagers en partance et des bagages de soute dans leurs aéroports (inspection et filtrage à 100 % des bagages de soute) - tant les passagers et les bagages de soute des passagers qui commencent leur voyage que de ceux en correspondance - à moins que ces passagers et ces bagages n'aient préalablement subi une inspection/filtrage répondant aux normes du règlement. Cela signifie que pour les vols arrivant dans la Communauté en provenance d'un État membre de l'OACI qui peut démontrer satisfaire à des normes équivalentes, les passagers et les bagages de soute en transit peuvent être exemptés d'une nouvelle inspection/filtrage dans les aéroports de la Communauté.

2.6 La Commission a pour mandat d'élaborer en permanence de nouveaux textes réglementaires en fonction des besoins pour que les exigences de la Communauté en matière de sécurité aérienne restent des plus élevées. C'est ainsi qu'elle a adopté le règlement 1138/2004 qui prévoit que tous les membres du personnel, y compris les équipages, doivent subir une inspection/filtrage à 100 % avant d'entrer dans les parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé. Une approche en trois temps a été établie à cet égard, qui constitue une référence mondiale pour les mesures de sûreté appliquées au personnel dans les aéroports :

— À partir du 1^{er} juillet 2004, tous les membres du personnel devront subir une inspection/filtrage avant d'être autorisés à pénétrer dans les parties des bâtiments situées dans le terminal de

l'aéroport auxquelles les passagers en partance qui ont fait l'objet d'une inspection/filtrage peuvent avoir accès.

- À partir du 1^{er} janvier 2006 tous les membres du personnel devront subir une inspection/filtrage avant d'être autorisés à pénétrer dans toute partie d'un aéroport à laquelle des passagers en partance ayant fait l'objet d'une inspection/filtrage peuvent avoir accès. Dans ce contexte, les passages ou les passerelles télescopiques donnant accès aux aéronefs et les aéronefs eux-mêmes sont inclus dans les parties d'aéroport susvisées.
- À partir du 1^{er} juillet 2009, tous les membres du personnel devront subir une inspection/filtrage avant d'être autorisés à pénétrer dans toute partie d'un aéroport dans laquelle des bagages de soute en partance inspectés peuvent passer ou être gardés, si les bagages n'ont pas été sécurisés, afin d'empêcher l'introduction d'objets.

2.7 À côté des actes législatifs qui concernent essentiellement la sécurité aérienne, il existe un grand nombre d'autres dispositions du droit communautaire qui se rapportent à la sécurité aérienne et à des questions de facilitation. Il s'agit notamment de la législation sur la protection des données (qui présente un intérêt particulier en ce qui concerne les RPCV et les données PNR), sur la sécurité aérienne, la normalisation des passeports communautaires et les politiques communes en matière de douanes et d'immigration.

3. PROGRAMME D'INSPECTION DE LA COMMUNAUTE EUROPEENNE

3.1 Comme indiqué plus haut, la Commission a reçu le mandat d'effectuer des inspections auprès des autorités nationales compétentes et dans les aéroports de la Communauté. À cette fin, la Commission a créé ses propres équipes d'inspecteurs et a élaboré un programme de formation complémentaire en coordination avec l'Institut européen de formation à la sûreté de l'aviation (EASTI). Les inspections des aéroports de la Communauté ont commencé en février 2004, et il est prévu que 40 inspections seront effectuées en 2004. La législation communautaire exige que les inspections soient effectuées sans que des aéroports concernés en soient avertis, si bien qu'aucun calendrier des inspections prévues n'est rendu public. Les résultats des inspections sont communiqués à l'ensemble des 25 États membres, car un des objectifs consiste à créer un climat de confiance réciproque dans le niveau de sûreté offert dans toute la Communauté européenne.

3.2 Des inspecteurs à temps plein de la Commission ont entrepris les premières inspections. En outre, il existe maintenant des équipes d'inspection mixtes composées de membres du personnel de la Commission et d'inspecteurs détachés par les États membres (étant entendu que les inspecteurs nationaux ne sont pas choisis pour inspecter les aéroports de leur propre pays). Les deux catégories d'inspecteurs doivent avoir suivi avec succès un cours organisé par la Communauté. Cette approche vise à renforcer les ressources mais elle est également considérée comme un moyen de propager la confiance mutuelle dans les États membres.

3.3 Il convient de noter que les inspections de la Communauté européenne sont à maints égards très semblables aux audits de sûreté de l'OACI. Dans les deux cas, on examine les contrôles de qualité et les mesures de sûreté, les procédures et les structures au niveau national et au niveau des aéroports. Il y a cependant aussi des différences importantes, notamment en ce qui concerne le niveau de détail auquel les normes doivent être mises en œuvre et inspectées et l'exigence de réaliser les inspections communautaires des aéroports de la Communauté sans les annoncer.