



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 20.9.2007

COM(2007) 542 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL, AU PARLEMENT EUROPÉEN,
AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES
RÉGIONS**

**SECOND RAPPORT CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT (CE)
N° 2320/2002 RELATIF À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE**

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL, AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

SECOND RAPPORT CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT (CE) N° 2320/2002 RELATIF À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

1. INTRODUCTION

La menace terroriste sur le transport aérien reste bien réelle. Les attentats déjoués au Royaume-Uni en août 2006, qui devaient utiliser des explosifs liquides placés dans des bagages à main pour provoquer l'explosion de plusieurs appareils en vol, illustrent s'il était besoin qu'il serait dangereux pour l'Union européenne de relâcher ses efforts en matière de sûreté aérienne. La bonne application des mesures de sûreté dont l'Union s'est dotée en adoptant le règlement (CE) n° 2320/2002¹ demeure un objectif essentiel.

La Commission a adopté en septembre 2005 un premier rapport² concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n° 2320/2002, rapport qui couvrait la période février 2004-juin 2005. 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.

Ce rapport confirme notamment que la mise en place de la réglementation communautaire a permis d'accroître significativement le niveau de sûreté moyen dans les aéroports de l'Union. Les voyageurs aériens bénéficient d'un niveau de sûreté élevé. Le système de l'UE s'est avéré capable d'élaborer et de maintenir des règles communes qui facilitent les déplacements en réduisant au minimum les complications liées à la disparité des normes de sûreté entre États membres.

2. ENSEIGNEMENTS A TIRER DES INSPECTIONS DE LA COMMISSION EN 2005/2006

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 Suisse³ (cf. annexe 1). 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 aéroportuaire⁴.

¹ Règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. JO L 355 du 30.12.2002, p. 1.

² COM(2005) 428 du 22 septembre 2005. Premier rapport concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n°2320/2002 relatif à la sûreté de l'aviation civile.

³ La Commission a compétence pour mener des inspections en Suisse en vertu d'un accord bilatéral UE-Suisse. Des inspections similaires à celles de la Commission, au nombre de 11, ont également été menées en Norvège et Islande par l'EFTA Surveillance Authority.

⁴ La Bulgarie et la Roumanie, ayant adhéré à l'UE le 1^{er} janvier 2007, seront inspectées pour la première fois en 2007.

2.1. Inspections des autorités compétentes nationales

Il est désormais possible de dresser un tableau exhaustif de la manière dont les États membres remplissent leurs obligations en matière de contrôle de qualité, les 10 autorités nationales des nouveaux États membres qui n'avaient pas encore été inspectées au moment du premier rapport l'ayant été depuis⁵. 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.

2.1.1. Transposition des obligations réglementaires dans la réglementation nationale

Les inspections des autorités nationales en charge de la sûreté de l'aviation civile visent à vérifier la conformité de la transposition des obligations réglementaires communautaires dans les réglementations nationales, à savoir que le programme national de sûreté de l'aviation civile⁶, le programme national de contrôle de qualité⁷, les programmes de sûreté des aéroports et des transporteurs aériens⁸ et le programme national de formation⁹ sont bien conformes à la législation européenne. Il en ressort notamment que:

- Les programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile, dont certaines dispositions ont dû parfois être ajustées, doivent être mis régulièrement en conformité pour tenir compte des nouvelles exigences communautaires découlant d'amendements au règlement (CE) n° 622/2003.
- Le contenu des programmes nationaux de contrôle de qualité est globalement conforme du point de vue juridique aux exigences communautaires.
- Les exigences relatives à la méthodologie commune pour les contrôles nationaux (caractère inopiné ou non, diversité des contrôles, classification des résultats) sont bien prévues dans la majorité des États membres.
- La validation des programmes de sûreté des aéroports est entreprise de manière satisfaisante; la plupart des programmes examinés par des inspecteurs de la Commission ont fait l'objet d'une révision postérieure à l'entrée en vigueur de la législation européenne.
- Les programmes de sûreté des compagnies aériennes font l'objet d'un suivi inégal des États membres, avec une priorité pour les compagnies dont la licence relève de l'État en question.
- Le développement et la mise en œuvre des programmes nationaux de formation à la sûreté sont globalement satisfaisants.

⁵ Le Luxembourg n'a pas fait l'objet d'une inspection de l'autorité nationale compétente, du fait de l'absence de programme national de contrôle de qualité; une procédure d'infraction a été initiée de ce fait.

⁶ Article 5, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 2320/2002.

⁷ Article 5, paragraphe 3, et article 7, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 2320/2002 et règlement (CE) n° 1217/2003 de la Commission du 4 juillet 2003 arrêtant les spécifications communes des programmes nationaux de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile, JO L 169 du 8.07.03, p.44.

⁸ Article 5, paragraphe 4, du règlement n° 2320/2002.

⁹ Article 5, paragraphe 5, du règlement n° 2320/2002.

2.1.2. *Efficacité du contrôle de qualité national*

En revanche, la mise en œuvre opérationnelle des programmes nationaux de qualité révèle de nombreuses défaillances souvent considérées comme graves lors des inspections; l'efficacité du contrôle national de qualité est aujourd'hui structurellement insuffisante dans une dizaine d'États membres.

- Dans de nombreux États membres, les audits ne sont ni assez réguliers ni assez complets pour relever le défi de la sûreté sur le terrain, stimuler les opérateurs à appliquer pleinement les procédures et donner une vision objective et complète de la situation au niveau national. Certaines autorités nationales n'utilisent pas la compétence qui leur est conférée de diversifier les méthodes d'audits (audits de sûreté, inspections, essais, actions de suivi).
- La disponibilité en inspecteurs nationaux est globalement insuffisante dans de nombreux États membres pour mener avec une fréquence adéquate les tâches de contrôle de qualité¹⁰; trop d'inspecteurs sont par exemple affectés une partie significative de leur temps de travail à d'autres tâches, en particulier réglementaires. Il en découle des conséquences négatives directes en termes de niveau de conformité, de nombre et de champ des audits ainsi qu'un risque d'expérience limitée des auditeurs.
- la performance du processus de rectification, c'est-à-dire la rapidité avec laquelle la correction des déficiences constatées est exigée, est variable. Dans la très grande majorité des États membres, les pouvoirs d'exécution conférés à l'autorité compétente ne sont pas utilisés avec assez de détermination. Dans certains États membres, des sanctions ne sont prises qu'exceptionnellement et ce même lorsque les corrections n'interviennent pas. Cette faiblesse va de pair avec l'insuffisance des inspections de suivi sur le terrain.

Ce constat se répercute nécessairement sur le niveau de conformité observé lors des inspections de la Commission dans les aéroports.

2.2. **Inspections des aéroports**

2.2.1. *Un échantillonnage représentatif*

La Commission a procédé, depuis février 2004, à 65 inspections aéroportuaires dans tous les États membres et la Suisse. Ces inspections ont eu lieu dans 49 aéroports différents, ce qui correspond approximativement à 10 % des quelque 500 aéroports européens ayant un trafic commercial. 16 de ces inspections initiales dans des aéroports ont fait l'objet d'une inspection de suivi dans le but de constater la correction des déficiences identifiées préalablement. Sur la période juillet 2005-décembre 2006, 36 nouvelles inspections aéroportuaires ont été menées (généralement ceux jouant un rôle clé dans le système aéroportuaire des États membres inspectés), dont 13 inspections de suivi. Au total, cet échantillon est certes limité mais s'inscrit bien dans la perspective d'un contrôle de qualité communautaire sur les États membres, tel que fixé par le règlement (CE) n° 2320/2002.

¹⁰ Aujourd'hui la communauté des inspecteurs nationaux en sûreté aérienne au sens large (temps partiel et temps plein) est de l'ordre de 350 inspecteurs environ issus des services des autorités nationales compétentes (EUR 25).

Pour ce faire, la Commission a disposé d'une dizaine d'inspecteurs à temps plein et bénéficié également de la mise à disposition ponctuelle d'auditeurs nationaux¹¹.

2.2.2. *Vue d'ensemble des déficiences constatées*

Les résultats des 23 nouvelles inspections initiales réalisées depuis juillet 2005 permettent de confirmer les grandes lignes déjà identifiées dans le premier rapport présenté par la Commission. Globalement, le niveau de sûreté dans l'Union européenne est élevé. Ceci tient au fait que la réglementation européenne dans plusieurs domaines est plus exigeante et plus détaillée que la réglementation internationale établie dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)¹². Pour autant, le niveau de sûreté n'y est pas uniforme car des différences sensibles existent entre aéroports: l'Europe n'est donc pas totalement à l'abri des menaces. 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.

Les inspections réalisées en 2006 permettent également de confirmer la poursuite de la tendance à l'amélioration: d'un point de vue global, les non-conformités observées ont en effet diminué de 21 % et leur gravité de 17 % par rapport à 2004¹³. Des mesures ne sont toutefois toujours pas appliquées conformément à la réglementation européenne et des défaillances sont encore régulièrement constatées, qui obèrent la qualité générale des mesures de sûreté. Il s'agit donc moins de faire plus que de faire mieux.

- 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.
- 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. Il arrive par exemple que dans un même aéroport les procédures d'inspection filtrage appliquées aux membres du personnel et aux passagers ne soient pas identiques, les méthodes appliquées au personnel étant plus souples et ne permettant pas de détecter systématiquement les articles prohibés.
- Les essais effectués durant les inspections ont permis de confirmer le besoin d'harmonisation technique des équipements de sûreté, ce qui a été initié avec l'approbation de 2 règlements (cf §3.1).
- Enfin, des dispositions de la réglementation sont apparues comme peu précises pour certains opérateurs, et là aussi des compléments réglementaires sont intervenus (cf. §3.2).

Les raisons de ces déficiences sont de plusieurs ordres: le facteur humain est clairement à l'origine de nombreuses non-conformités, par exemple la non-détection d'articles prohibés lors du passage des bagages de cabine aux rayons X. Un effort permanent de supervision, de formation et de sensibilisation au risque terroriste est donc requis. La nécessité de procéder aux différents contrôles de sûreté en un minimum de temps et le rythme élevé des rotations

¹¹ Sur la base de l'article 5 du règlement (CE) n° 1217/2003, quelque 70 auditeurs nationaux sont aujourd'hui qualifiés pour participer ponctuellement à des inspections de la Commission. Pour la période juillet 2005-décembre 2006, la participation de 58 contrôleurs nationaux à des inspections initiales a pu ainsi être assurée; pour la période février 2004-juin 2005, ils avaient été 32.

¹² Annexe 17 de la Convention de Montréal.

¹³ Statistiques prenant en compte les domaines de sûreté au niveau des paragraphes listés à l'annexe du règlement (CE) n° 2320/2002.

des aéronefs, qui sont également des contraintes opérationnelles de taille, expliquent également de nombreuses déficiences. Enfin, des déficiences tiennent aussi directement à l'insuffisance, voire à l'absence pure et simple de contrôle de qualité national depuis l'entrée en vigueur de la législation européenne alors qu'un contrôle de qualité efficace nécessite de fait une vérification sur le terrain.

2.2.3. *Gravité des déficiences et activation de l'article 15 du règlement (CE) n° 1486/2003*

La gravité des déficiences identifiées ne doit pas être sous-évaluée: neuf inspections initiales sur dix conduisent encore à l'identification de déficiences graves ayant des répercussions sur la chaîne de sûreté. Compte tenu du principe du contrôle unique de sûreté sous-jacent à l'application du règlement (CE) n° 2320/2002, les déficiences sont souvent susceptibles d'avoir un impact négatif direct sur la sûreté des autres aéroports de l'Union.

C'est pourquoi, conformément à la réglementation¹⁴, la Commission exige des États membres concernés des rectifications immédiates lorsque leur gravité les rend nécessaires. Si ces rectifications immédiates n'interviennent pas, tous les autres États membres sont amenés à adopter des mesures compensatoires, souvent coûteuses, dans leurs aéroports. L'article 15 du règlement (CE) n° 1486/2003, a ainsi été activé à 17 reprises par la Commission depuis 2004 dont seulement 4 fois durant la période couverte par ce deuxième rapport. Cette évolution confirme une volonté accrue des États membres de rectifier les déficiences les plus graves le plus rapidement possible après leur constatation. Cette évolution représente une réalisation majeure.

2.2.4. *Inspections de suivi et processus de rectification*

Comme déjà constaté dans le rapport de 2005, il convient de se féliciter que les États membres accueillent favorablement les rapports d'inspections de la Commission. Afin de mesurer la performance du processus de rectification des non-conformités relevées lors des inspections, qui constitue la phase ultime des inspections, la Commission a procédé dans les dix-huit mois couverts par ce rapport à 13 inspections de suivi réalisées dans 13 États membres différents. Ces inspections ont permis de conclure que:

- le niveau de rectification est largement insuffisant: il arrive souvent que lorsqu'un État membre annonce que les corrections exigées par la Commission sont intervenues et que des audits nationaux de vérification ont été conduits, seulement une partie des déficiences graves ont été effectivement corrigées de manière satisfaisante;
- les mesures de sûreté les plus difficiles à corriger sont souvent relatives à l'inspection/filtrage du personnel et la sûreté des aéronefs;
- la durée moyenne de rectification des déficiences est assez longue, légèrement supérieure à un an; toutefois, des différences substantielles existent qui révèlent souvent le dynamisme de l'autorité compétente nationale et des opérateurs concernés.

Lorsque le processus de rectification est insatisfaisant (niveau de conformité trop faible, durée de rectification trop longue) et après avoir épuisé les autres moyens, il est approprié que la

¹⁴ L'article 15 du règlement (CE) n° 1486/2003 de la Commission du 22 août 2003 définissant les modalités des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile établit que «si, au cours d'une inspection, une défaillance grave susceptible d'avoir des conséquences notables sur le niveau global de sûreté de l'aviation dans la Communauté est décelée, la Commission en informe immédiatement les autorités compétentes». JO L 213 du 23.8.2003, p. 3.

Commission initie une procédure d'infraction contre l'État membre concerné. La Commission a dû procéder à deux reprises de la sorte en 2005 et 2006, poussant ainsi l'autorité nationale compétente à faire usage des pouvoirs d'exécution que lui confère le programme national de contrôle de qualité¹⁵.

3. DEVELOPPEMENT REGLEMENTAIRE INTERVENU EN 2006

En vertu de l'article 4, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2320/2002¹⁶, la Commission doit adopter, conformément à la procédure de comitologie prévue à l'article 5 de la décision 1999/468/CE¹⁷ du Conseil (procédure du comité de réglementation), les mesures nécessaires pour la mise en œuvre et l'adaptation technique des normes de base communes figurant à l'annexe de ce règlement. Elle est assistée par un comité de représentants des États membres établi en vertu de l'article 9 du règlement (CE) n° 2320/2002. Cette procédure permet, le cas échéant, l'adoption rapide de mesures.

Ce comité s'est réuni à douze reprises entre juillet 2005 et décembre 2006 pour aider la Commission à préparer les dispositions législatives en matière de sûreté aérienne. En 2006, le comité a rendu, au cours de ses travaux, des avis favorables sur l'adoption de six règlements d'application par la Commission. Dans le cadre du processus d'adoption, le Parlement européen a été tenu informé conformément aux obligations de l'article 7 de la décision 1999/468/CE du Conseil¹⁸.

3.1. Normes relatives à tous les principaux types d'équipements de sûreté

La Commission a travaillé à l'élaboration de deux règlements en vue d'inclure dans le règlement (CE) n° 622/2003 des normes de performance pour tous les principaux types d'équipements de sûreté utilisés dans les aéroports de l'UE. Ces exigences serviront de référence pour les équipements utilisés dans l'ensemble de l'Union et contribueront à améliorer les résultats des essais effectués durant les inspections.

- Le règlement (CE) n° 1448/2006 de la Commission¹⁹, adopté le 29 septembre 2006 et entré en vigueur le 20 octobre 2006, fixe des normes de performance pour les systèmes de détection d'explosifs (EDS) utilisés dans les aéroports communautaires;
- Le règlement (CE) n° 1862/2006 de la Commission²⁰, adopté le 15 décembre 2006 et entré en vigueur le 5 janvier 2007, fixe des normes de performance pour les portiques de détection de masses métalliques (WTMD) utilisés dans les aéroports communautaires.

3.2. Lacunes de la réglementation existante mises en évidence par les inspections de la Commission

Deux règlements font suite, en partie, aux inspections de la Commission qui avaient permis de mettre en évidence les déficiences ou les insuffisances de la réglementation existante. À cet égard, le retour d'informations des inspecteurs de la Commission et l'analyse qu'a faite la

¹⁵ Procédures initiées contre le Luxembourg et la Finlande.

¹⁶ JO L 355 du 30.12.2002, p. 1.

¹⁷ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

¹⁸ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

¹⁹ JO L 271 du 30.9.2006, p. 31.

²⁰ JO L 358 du 16.12.2006, p. 36.

Commission des résultats des inspections ont montré la nécessité de préciser les exigences dans certains cas.

- Le règlement (CE) n° 240/2006 de la Commission²¹, adopté le 10 février 2006 et entré en vigueur le 3 mars 2006, définit plus précisément les procédures de sûreté auxquelles sont soumises les véhicules qui pénètrent dans des zones de sûreté à accès réglementé des aéroports;
- Le règlement (CE) n° 831/2006 de la Commission²², adopté le 2 juin 2006 et entré en vigueur le 1^{er} janvier 2007, fixe des règles mieux harmonisées concernant la sûreté du fret aérien.

3.3. Progrès technologique dans le domaine de la sûreté aérienne

Les exigences juridiques communautaires ne doivent pas entraver le progrès technologique dans le domaine de la sûreté aérienne. Une solution réglementaire a été mise en œuvre à la demande de l'industrie, avec le soutien plein et entier de la Commission et des États membres. Le règlement (CE) n° 65/2006²³ autorise, dans des conditions bien définies, les États membres à s'écarter des normes techniques fixées par la législation afin d'expérimenter de nouvelles technologies. Ces expérimentations seraient autorisées pour une période maximale de 30 mois, à l'issue de laquelle il devra être décidé d'inscrire ou non, dans le droit communautaire, la nouvelle technologie en tant que méthode de sûreté acceptée.

3.4. Risque constitué par les explosifs liquides

Le règlement (CE) n° 1546/2006 de la Commission²⁴, adopté le 4 octobre 2006 et entré en vigueur le 6 novembre 2006, a été adopté à la suite des événements survenus au Royaume-Uni le 10 août 2006. Ce jour-là, les services de renseignement britanniques ont déjoué un complot terroriste qui visait à faire exploser plusieurs avions en vol au moyen d'explosifs liquides artisanaux fabriqués à partir de produits chimiques ménagers.

Les services de la Commission ont alors demandé l'avis des plus grands experts scientifiques et techniques européens en matière de sûreté aérienne pour traiter au mieux cette menace. Les États membres et les associations de parties concernées représentant les aéroports, les compagnies aériennes et les détaillants des magasins d'aéroport ont participé au dialogue dans le but de réduire au minimum les effets négatifs que toute nouvelle réglementation à cet égard pourrait avoir sur le transport aérien dans la Communauté. L'impossibilité de trouver sur le marché un équipement ou une technologie éprouvée capable de détecter avec rapidité et précision la présence d'explosifs liquides dans un récipient fermé hermétiquement a suscité une vive inquiétude. Ce règlement, qui limite à 100 ml par flacon la quantité de liquides pouvant être transportée par chaque passager et qui instaure l'obligation de placer tout flacon dans un sac plastique transparent et refermable d'une contenance maximale d'un litre, doit être réexaminé tous les six mois à la lumière des progrès techniques, des conséquences opérationnelles pour les aéroports et des répercussions sur les passagers.

Afin d'engager des travaux techniques préparatoires, la Commission a également lancé des études sur la création d'une base de données du fret aérien pour les expéditeurs connus, sur l'utilisation de chiens renifleurs et sur le concept de «voyageur de confiance».

²¹ JO L 40 du 11.2.2006, p. 3.

²² JO L 150 du 3.6.2006, p. 4.

²³ JO L 11 du 17.1.2006, p. 4.

²⁴ JO L 286 du 17.10.2006, p. 6.

4. SCENARIOS POUR L'AVENIR

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

- 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. Son renforcement devra donc agir comme un levier. Il est indispensable en particulier 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.

- Actions relatives à l'amélioration du cadre réglementaire existant.

En vue de renforcer la complémentarité des contrôles de qualité communautaire et nationaux, il conviendra aussi 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.

Ensuite, compte tenu de l'importance du facteur humain pour la qualité du processus de contrôle de sécurité, la Commission étudie actuellement des propositions visant à améliorer les exigences de formation des agents de sécurité.

Enfin, 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. Ces dernières années, plusieurs incidents ont rendu nécessaire l'adoption de mesures d'urgence pour faire face aux menaces immédiates, ce qui a exercé une pression considérable sur les ressources disponibles consacrées aux contrôles de sécurité et sur les exigences opérationnelles au niveau des aéroports. Toutefois, il est clair que 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.

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 en temps utile, après l'adoption du nouveau règlement-cadre.

ANNEXE 1. Inspections de la Commission par État membre au 31/12/2006

États membres	Nombre d'inspections 2004 - 06/2005 (incl. inspections de suivi)	Nombre d'inspections 07/2005 - 12/2006 (incl. inspections de suivi)	TOTAL inspections 2004/2006 (incl. inspections de suivi)
Belgique	2	1	3
République tchèque	1	1	2
Danemark	2	2	4
Allemagne	3	3	6
Estonie	-	2	2
Grèce	3	3	6
Espagne	3	1	4
France	3	3	6
Irlande	2	2	4
Italie	2	3	5
Chypre	1	2	3
Lettonie	1	2	3
Lituanie	1	2	3
Luxembourg	2	-	2
Hongrie	1	1	2
Malte	1	1	2
Pays-Bas	2	1	3
Autriche	3	2	5
Pologne	1	3	4
Portugal	2	1	3
Slovénie	1	2	3
Slovaquie	-	2	2
Finlande	1	3	4
Suède	2	1	3
Royaume-Uni	2	2	4
Suisse	-	1	1
TOTAL:	42*	47*	89

* données qui n'intègrent pas les deux évaluations techniques en Bulgarie et Roumanie qui ont successivement eu lieu dans le cadre de la préparation de l'accession de ces pays à l'Union européenne au 1^{er} janvier 2007.