

Bruxelles, le 19 juin 2026
(OR. en)

10901/26

AVIATION 106

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2026) 229 final
Objet:	RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL RAPPORT ANNUEL 2024 CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT (CE) n° 300/2008 RELATIF À L'INSTAURATION DE RÈGLES COMMUNES DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2026) 229 final.

p.j.: COM(2026) 229 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 18.5.2026
COM(2026) 229 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

**RAPPORT ANNUEL 2024 CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT
(CE) n° 300/2008 RELATIF À L'INSTAURATION DE RÈGLES COMMUNES DANS
LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE**

1. INTRODUCTION

Conformément à l'article 16 du règlement (CE) n° 300/2008¹, la Commission présente chaque année au Parlement européen, au Conseil et aux États membres un rapport qui les informe à la fois de l'application du règlement et de son impact sur l'amélioration de la sûreté de l'aviation.

En 2024, les services de la Commission ont poursuivi la mise en œuvre des actions prévues par le document de travail des services de la Commission (SWD) intitulé «Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking» (Pour une politique de sûreté de l'aviation renforcée et plus résiliente: un bilan). La phase de mise en œuvre des 14 actions phares recensées dans ce document s'est déroulée tout au long de l'année 2024, en collaboration avec les États membres. Ces travaux se sont concentrés sur la définition de nouvelles exigences de base en matière de sûreté aérienne et sur la stimulation du développement de l'innovation conformément à la stratégie de sûreté de l'aviation de l'UE.

2. ÉVÉNEMENTS ET PERSPECTIVES EN RAPPORT AVEC LES MENACES PESANT SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

La Commission, en collaboration avec les agences compétentes, a maintenu un dialogue continu sur les menaces émergentes en matière de sûreté de l'aviation, y compris celles de nature hybride, ainsi qu'un suivi régulier de ces menaces, avec les États membres et d'autres parties prenantes, et ce afin de renforcer les connaissances et la capacité à réagir à ces menaces, en gérant efficacement le risque.

2.1 Terrorisme et menaces hybrides

Le terrorisme et l'extrémisme violent, émanant notamment des réseaux djihadistes mondiaux, continuent de représenter une menace importante pour l'Union européenne et ses États membres, tandis que le niveau de menace global reste élevé. Certains événements déstabilisateurs internes et externes ont contribué à l'intensification de la radicalisation, au renforcement des tensions et à la polarisation sociale, ce qui pourrait susciter le terrorisme et l'extrémisme violent dans l'Union. Les terroristes opèrent par-delà les frontières, en tirant parti des nouvelles technologies et des nouveaux modes opératoires. La propagation de la désinformation et de la désinformation en ligne ainsi que le risque de voir ces phénomènes favoriser la radicalisation restent une préoccupation majeure. Dans un environnement plus décentralisé et instable, les acteurs

¹ Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002 (JO L 97 du 9.4.2008, p. 72).

du terrorisme diffus et de l'extrémisme violent se connectent et s'inspirent mutuellement au-delà de l'idéologie ou de l'affiliation à un groupe.

Les conflits dans la région du Moyen-Orient menacent la sécurité intérieure de l'UE et recèlent un potentiel considérable de mobilisation et de radicalisation, qui pourrait activer une série de nouveaux vecteurs de menace dans toute l'Europe. Ces conflits ont considérablement accru le volume de contenus extrémistes en ligne, y compris la propagande terroriste, les contenus antisémites et antimusulmans et les discours clivants.

L'aviation civile reste une cible de premier plan, mais les menaces et les défis devraient évoluer, sans doute avec des modes opératoires d'attaque plus diversifiés. Les menaces internes et le terrorisme endogène restent un domaine d'attention particulière. Les zones de conflit continueront de fournir aux terroristes un environnement qui leur permet d'acquérir des équipements militaires plus sophistiqués.

Si la guerre d'agression menée par la Fédération de Russie contre l'Ukraine a eu, jusqu'à présent, une incidence limitée sur la menace terroriste et l'extrémisme violent dans l'UE, elle a entraîné une augmentation de la menace hybride qui pèse sur la sécurité intérieure de l'Union, sous la forme d'une intensification de la désinformation, des cyberattaques, des tentatives d'instrumentalisation de la migration et des actions de sabotage contre les infrastructures critiques, y compris la sécurité du fret aérien.

2.2 Incidents de sûreté concernant le fret aérien

Depuis juillet 2024, une série d'actes d'intervention illicite ont eu lieu dans la chaîne d'approvisionnement sécurisée du fret et du courrier (aériens) en Europe. Des engins incendiaires improvisés (IID) ont été utilisés lors de ces incidents. En réponse, les pouvoirs publics et l'industrie se sont mobilisés, au niveau de l'UE et au niveau international, pour réfléchir aux vulnérabilités et aux solutions pour renforcer la résilience. La Commission, conjointement avec les États membres et les parties prenantes du secteur, a élaboré un ensemble de mesures préventives qui contribuent à atténuer les risques du mode opératoire utilisé et à renforcer la chaîne d'approvisionnement du fret aérien.

2.3 Cybersécurité

À l'heure où l'aviation civile devient de plus en plus interconnectée et numérisée, les cybermenaces présentent des risques croissants pour la sûreté, la sécurité et l'efficacité de l'aviation. Les cyberattaques qui visent le secteur des transports pourraient avoir des conséquences désastreuses et entraîner une perturbation économique importante. Plus de 8 500 cyberattaques ayant eu une incidence sur divers acteurs du secteur de l'aviation ont été signalées dans le monde en 2024. Les méthodes privilégiées pour mener ces attaques étaient les sites web frauduleux, l'hameçonnage et les logiciels malveillants, ainsi que les attaques collectives par saturation de service (ACSS). Les

principales cibles étaient les usagers de l'espace aérien, les aéroports, les prestataires de services de navigation aérienne et leur chaîne d'approvisionnement².

Les motivations qui sous-tendent les cyberattaques sont variées. Si le gain financier est la raison la plus courante, d'autres auteurs d'attaques sont motivés par une idéologie ou agissent pour le compte d'acteurs étatiques hostiles.

Dans cet environnement complexe, les efforts se concentrent sur la mise en œuvre rapide et efficace des initiatives réglementaires existantes, de manière à ce qu'elles soient pleinement opérationnelles et appliquées de manière cohérente.

3. ÉVALUATION DES RISQUES

3.1 Drones

Comme elle l'a indiqué dans la «stratégie Drone 2.0»³, la Commission s'est engagée à examiner si une modification des règles de sûreté aérienne était nécessaire pour faire en sorte que les autorités aéronautiques et les aéroports augmentent leur résilience face aux risques posés par les drones non coopératifs et non autorisés.

Les services de la Commission ont réalisé un exercice spécifique d'évaluation des risques, qui s'est terminé au premier trimestre 2024, sur le risque que représentent les aéronefs sans équipage à bord (UA) non coopératifs et non autorisés pour l'aviation civile et les installations aéroportuaires. Le champ d'application de cet exercice d'évaluation des risques couvrait principalement la menace que représente l'utilisation d'aéronefs sans équipage à bord à des fins de terrorisme. Les scénarios hybrides impliquant des acteurs étatiques n'ont pas été pris en considération.

Le résultat final soulignait qu'à ce stade l'exposition de l'aviation civile et des installations aéroportuaires au risque d'attaques intentionnelles perpétrées par des terroristes utilisant les capacités d'aéronefs sans équipage à bord (UAV) n'était pas importante. En conséquence, le risque résiduel ne rendait pas nécessaire une révision des règles existantes en matière de sûreté de l'aviation.

3.2 Zones de conflit

Dans le cadre du système d'alerte de l'UE relatif aux zones de conflit, des évaluations communes des risques se sont poursuivies tous les trimestres en 2024, sous la direction du groupe intégré d'évaluation des risques en matière de sûreté de l'aviation de l'Union européenne, comprenant les États membres de l'UE, le Centre de situation et du renseignement de l'UE (INTCEN) du Service européen pour l'action extérieure

² Rapport Eurocontrol/EATM-CERT 2025 sur le cyberspace dans le domaine de l'aviation.

³ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, «Une stratégie Drone 2.0 pour favoriser un écosystème intelligent et durable d'aéronefs sans équipage à bord en Europe» [COM(2022) 652 final du 29 novembre 2022].

(SEAE) et l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA). L'objectif de cet exercice est de partager en temps utile des informations sur l'évaluation des risques pour l'aviation civile de l'UE découlant des zones de conflit, afin de contribuer à l'atténuation des risques. En cas d'urgence, des réunions exceptionnelles sont organisées.

Le groupe a tenu quatre réunions trimestrielles en 2024 et sept réunions spéciales convoquées en urgence, notamment à propos du conflit au Moyen-Orient et de son incidence sur l'aviation civile de l'UE. Ces réunions ont conduit à la publication de trois bulletins d'information sur les zones de conflit (CZIB), au retrait d'un bulletin et à la prolongation de 11 bulletins existants⁴.

Le processus intégré d'évaluation des risques liés à la sûreté de l'aviation de l'Union prévoit également une capacité d'évaluation des risques et soutient le processus décisionnel (atténuation des risques) pour la sûreté du fret aérien et les normes de sûreté de l'aviation.

4. CADRE LÉGISLATIF ET INSTRUMENTS SUPPLÉMENTAIRES

4.1 Cadre législatif

L'aviation civile demeure une cible de choix pour les acteurs hostiles et la lutte contre cette menace requiert la mise en œuvre de mesures de protection proportionnées et fondées sur les risques. Par conséquent, la Commission et les États membres ajustent en permanence les mesures d'atténuation des risques, de manière à garantir le niveau de sûreté le plus élevé tout en réduisant au minimum les effets négatifs sur les activités.

Le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 a été modifié en mai 2024 par le règlement d'exécution (UE) 2024/1255⁵. Ce dernier a introduit des modifications pour tenir compte de l'évolution des menaces et des risques ainsi que des évolutions technologiques récentes. Ces modifications ont mis en place un système d'agrément et de surveillance des transporteurs qui, dans de nombreux cas, assurent le transport de surface du fret et du courrier aériens sécurisés pour le compte d'agents habilités et de chargeurs connus. Un aéroport⁶ a également été ajouté à la liste des pays tiers reconnus comme appliquant des normes de sûreté équivalentes aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation. Une deuxième modification du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 a été adoptée en juillet 2024 par le règlement d'exécution (UE) 2024/2108⁷, qui a réintroduit temporairement une limite de volume inférieure pour l'inspection/filtrage des liquides, aérosols et gels (LAG) au moyen d'équipements

⁴ <https://www.easa.europa.eu/fr/domains/air-operations/czibs>

⁵ Voir l'annexe 2 pour de plus amples informations.

⁶ Aéroport du Svalbard au Royaume de Norvège.

⁷ Voir l'annexe 2 pour de plus amples informations.

de détection d'explosifs pour bagages de cabine (EDSCB) satisfaisant à la norme C3 et a appelé à une amélioration des algorithmes de détection utilisés par cette technologie.

4.2 Base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement

La base de données de l'Union⁸ sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement constitue le seul instrument juridique auquel les agents habilités et les chargeurs connus doivent se référer lorsqu'ils acceptent des expéditions provenant d'un autre agent habilité ou d'un chargeur connu. La même base de données contient également une liste des équipements de sûreté de l'aviation civile agréés portant le marquage «Estampille UE».

Fin 2024, la base de données comptabilisait environ 37 000 enregistrements d'agents habilités, de chargeurs connus, de fournisseurs connus de fournitures destinées aux aéroports, de validateurs indépendants, de transporteurs aériens ACC3, de fournisseurs habilités ainsi que d'agents habilités et de chargeurs connus de pays tiers, d'équipements de sûreté, d'aéroports et d'utilisateurs. Son taux de disponibilité était de 99,99 %, ce qui signifie qu'au cours de l'année 2024, elle a été indisponible pendant moins de 30 minutes au total.

4.3 Informations anticipées sur les marchandises, avant chargement (PLACI)

Les opérateurs économiques responsables de l'introduction, par voie aérienne, sur le territoire douanier de l'Union (en tant que destination ou en tant que lieu de transit) d'expéditions provenant de pays tiers doivent transmettre par voie électronique aux douanes de l'UE des informations anticipées sur les marchandises. Ces données sont analysées à des fins de sûreté de l'aviation civile par les autorités douanières du premier point d'entrée dans l'UE au moyen du nouveau système de contrôle des importations (ICS2).

Les résultats de l'analyse des risques PLACI peuvent nécessiter la mise en œuvre de mesures spécifiques d'atténuation des risques pour la sûreté de l'aviation, y compris la possibilité d'une instruction ou d'un message «Ne pas charger» («Do Not Load», DNL). Ces mesures doivent être appliquées par les opérateurs économiques participant à la chaîne d'approvisionnement à l'intérieur de l'Union avant que l'envoi ne soit chargé à bord d'un vol en partance pour l'Union.

En 2024, environ 141 millions de dépôts PLACI ont été enregistrés. Cela a conduit à l'émission d'environ 1 400 demandes de filtrage (RFS), mais aucune demande de non-chargement des marchandises (DNL) n'a été soumise. La majorité de ces demandes concernaient des envois express, puis du fret postal et du fret aérien général.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>.

5. INSPECTIONS ET AUTRES ACTIVITÉS DE CONTRÔLE DE CONFORMITÉ

5.1 Informations générales

Le règlement (CE) n° 300/2008 a pour objet d'empêcher les actes d'intervention illicite visant l'aviation civile, afin de protéger les personnes et les biens. Alors que ce règlement exige des États membres qu'ils contrôlent régulièrement l'application conforme, par les aéroports, exploitants et autres entités, des normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation et qu'ils veillent à la détection et à la correction rapides des déficiences, le rôle confié à la Commission par le législateur est de contrôler la mise en œuvre effective de cette exigence légale par les États membres de l'UE/EEE⁹.

En vertu de l'article 15 du règlement (CE) n° 300/2008, la Commission est tenue de réaliser des inspections et, s'il y a lieu, de formuler des recommandations visant à renforcer la sûreté de l'aviation. Afin de réaliser cet objectif de contrôle, le système de surveillance de la Commission couvre les activités des États membres en ce qui concerne l'élaboration, le maintien et l'application d'un programme national efficace de sûreté de l'aviation civile et d'un programme national efficace de contrôle de la qualité de l'aviation civile.

À cette fin, la Commission utilise un système à deux niveaux de contrôle de conformité, à savoir ses propres inspections, complétées par l'évaluation des rapports annuels des États membres sur les activités nationales de contrôle.

Depuis 2010, le taux de conformité établi lors des inspections de la Commission est resté stable, autour de 80 %. Toutefois, la mise en œuvre effective de certaines mesures peut encore être améliorée et nécessite des efforts continus de la part des parties prenantes du secteur, des autorités compétentes et de la Commission.

5.2 Fréquence et portée des inspections

La Commission procède à des inspections dans les administrations des États membres chargées de la sûreté aérienne [les «autorités compétentes» telles que définies à l'article 9 du règlement (CE) n° 300/2008], ainsi qu'à des inspections d'aéroports, d'exploitants et d'entités appliquant des normes de sûreté aérienne.

Le nombre, la fréquence et la portée de ces inspections sont établis dans la stratégie de la direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE) en matière de contrôle de la mise en œuvre des normes de sûreté de l'aviation de l'Union européenne. Sont pris en considération le niveau d'activité aérienne dans chaque État membre, un échantillon représentatif du type d'activités aéroportuaires, leur niveau de conformité

⁹ Espace économique européen: les 27 États membres de l'UE, la Norvège, l'Islande et la Suisse. L'Autorité de surveillance AELE est chargée de réaliser les inspections de la sûreté de l'aviation civile en Norvège et en Islande. En Suisse, la Commission effectue les inspections de la sûreté de l'aviation en vertu d'un accord bilatéral.

au moment de mettre en œuvre des réglementations relatives à la sûreté de l'aviation, les résultats des précédentes inspections de la Commission, les évaluations des rapports annuels nationaux de contrôle de la qualité, les incidents de sûreté («actes d'intervention illicite»), les niveaux de menace et d'autres facteurs et évaluations.

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

En outre, la preuve de l'application des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation est obtenue sur une période de cinq ans, par une sélection d'au moins 15 % de tous les aéroports de l'Union européenne relevant du règlement (CE) n° 300/2008, comprenant le plus grand aéroport en nombre de passagers de chaque État membre. Les inspections effectuées par la Commission dans les aéroports choisis constituent un indicateur fort du niveau global de conformité dans chaque État membre.

5.3 Procédures et méthodologie pour les inspections

Le règlement (UE) n° 72/2010 de la Commission¹⁰ établit des procédures pour la conduite des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté aérienne. Il contient, entre autres, des dispositions portant sur la qualification et les pouvoirs des inspecteurs de la Commission¹¹.

La méthodologie utilisée pour réaliser ces inspections a été élaborée en étroite coopération avec les autorités chargées de la sûreté aérienne dans les États membres. Elle repose sur la vérification de la mise en œuvre effective des mesures de sûreté.

5.4 Inspections réalisées par la Commission

La Commission disposait d'une équipe de huit inspecteurs de la sûreté de l'aviation à plein temps, secondée par environ 80 auditeurs nationaux désignés par les États membres et qualifiés pour participer aux inspections de la Commission.

La participation d'auditeurs nationaux aux inspections de la Commission contribue également au fonctionnement d'un système d'examen par les pairs et à la diffusion de méthodes et de meilleures pratiques dans l'ensemble des États membres et des pays associés¹².

¹⁰ Règlement (UE) n° 72/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 établissant des procédures pour la conduite des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté aérienne (JO L 23 du 27.1.2010, p. 1).

¹¹ Voir les articles 4 et 5.

¹² Voir l'annexe 1, dans laquelle figure un résumé de toutes les activités de contrôle de conformité de la Commission et de l'Autorité de surveillance AELE en 2024.

5.4.1 Inspections des autorités compétentes nationales

Les inspections des autorités compétentes visent à vérifier si les États membres disposent des outils nécessaires (notamment un programme national de contrôle de la qualité, l'autorité légale et les ressources appropriées) pour pouvoir appliquer correctement la législation de l'Union européenne sur la sûreté aérienne.

Dans le cadre de son sixième cycle d'inspections des autorités compétentes, la Commission a effectué cinq inspections en 2024. Les États membres inspectés en 2024 ont bien aligné leurs programmes nationaux de sûreté de l'aviation sur la législation européenne, conféré à leurs autorités compétentes les pouvoirs d'exécution nécessaires pour contrôler et faire respecter toutes les exigences du règlement et de ses actes d'exécution, veillé à ce qu'un nombre suffisant d'auditeurs soit disponible pour effectuer les activités de contrôle de conformité, et mis en œuvre la plupart des exigences liées à la formation en matière de sûreté.

Toutefois, les inspections ont mis en évidence la nécessité de déployer des efforts supplémentaires dans les domaines suivants: actualisation des programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile compte tenu des évolutions législatives et définition claire des responsabilités pour la mise en œuvre des normes de base communes; adéquation totale des programmes de sécurité des aéroports, des exploitants et des entités avec la législation de l'Union et les programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile, et contrôle de ces programmes; normalisation de la certification et recertification des opérateurs d'appareils à rayons X au niveau national; parachèvement des formations en matière de cybersécurité; mise en œuvre complète de la méthodologie requise pour l'inspection et les éléments à inclure dans le compte rendu des activités nationales de contrôle de conformité et respect des exigences propres au processus de compte rendu (p. ex. soumission en temps utile des rapports et des lettres de clôture, etc.). En outre, dans certains États membres, certaines obligations n'ont pas été pleinement remplies en raison d'une répartition inadéquate des tâches. Il s'agissait notamment de la surveillance des aéroports, des transporteurs aériens et de certaines entités ayant des responsabilités en matière de sûreté, ainsi que de leurs programmes de sûreté respectifs. Par ailleurs, dans le cadre de leurs inspections, les autorités n'ont pas systématiquement couvert l'ensemble des mesures de sûreté directement liées, ou n'ont pas effectué de tests dans tous les domaines requis. Les vérifications sur place dans les aéroports ont révélé que l'efficacité des activités nationales de contrôle pourrait encore être améliorée dans tous les États membres inspectés.

5.4.2 Inspections initiales d'aéroports

En 2024, la Commission a réalisé 17 inspections initiales d'aéroports visant à vérifier si l'autorité compétente contrôle de manière adéquate la mise en œuvre effective des mesures de sûreté aérienne et est capable de déceler et de corriger rapidement les déficiences éventuelles. Toute déficience constatée par les inspecteurs de la Commission doit être corrigée dans un délai déterminé. Les rapports d'inspection sont communiqués à tous les États membres.

À l'issue de la 15^e année de mise en œuvre du règlement (CE) n° 300/2008, les résultats des inspections témoignent des efforts accomplis par les autorités compétentes et le secteur. La plupart des exigences de sûreté ont été correctement mises en œuvre. Toutefois, les inspections ont révélé des possibilités d'amélioration dans la mise en œuvre effective de certaines mesures, par exemple en ce qui concerne l'inspection/le filtrage et le contrôle de l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé, les contrôles de sûreté des fournitures ainsi que la cybersécurité.

5.4.3 Inspections de suivi

Conformément à l'article 13 du règlement (UE) n° 72/2010, la Commission effectue régulièrement un nombre limité d'inspections de suivi. Ces inspections sont programmées lorsque plusieurs déficiences graves ont été décelées lors de l'inspection initiale, mais aussi sur une base aléatoire, afin de vérifier que les autorités compétentes disposent des pouvoirs nécessaires pour exiger qu'il soit remédié, dans un délai fixé, à toute déficience constatée. En 2024, quatre inspections de suivi ont été effectuées.

5.5 Évaluation des rapports annuels de contrôle de la qualité des États membres

Le point 18 de l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 prévoit que les États membres soumettent chaque année à la Commission un rapport sur les mesures prises pour s'acquitter de leurs obligations et sur la situation en matière de sûreté de l'aviation dans leurs aéroports.

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

L'évaluation vise notamment à analyser la surveillance régulière des aéroports, des transporteurs aériens et des autres entités ayant des responsabilités en matière de sûreté de l'aviation civile, le temps consacré par les auditeurs à la surveillance sur le terrain, la portée et la fréquence d'une combinaison appropriée d'activités de contrôle de conformité, les niveaux nationaux de conformité, les activités de suivi et l'utilisation de pouvoirs d'exécution.

La qualité des rapports annuels et des informations fournies par les États membres reste constante et l'harmonisation s'est poursuivie en 2024.

Les États membres ont reçu une évaluation formelle complète soulignant, le cas échéant, des suggestions sur la manière d'améliorer les efforts nationaux ou de mieux les adapter.

5.6 Évaluation des aéroports de pays tiers

La Commission effectue des évaluations dans le cadre des ententes de sûreté à guichet unique (OSS) conclues entre l'UE et des pays tiers. L'objectif est de confirmer que l'exécution de certaines mesures de sûreté reste du même niveau que la mise en œuvre de la législation de l'Union en matière de sûreté de l'aviation. En 2024, trois évaluations ont été réalisées, respectivement aux États-Unis, au Monténégro et à Singapour.

5.7 Cas visés par l'article 15 et procédure judiciaire

Si les déficiences constatées dans la mise en œuvre des mesures de sûreté d'un aéroport sont suffisamment graves pour avoir des conséquences notables sur le niveau global de sûreté de l'aviation civile dans l'Union, la Commission appliquera l'article 15 du règlement (UE) n° 72/2010. Cela signifie que les autorités compétentes de tous les États membres sont averties de la situation et que les vols en provenance de l'aéroport soumis à l'article 15 sont traités comme arrivant d'un pays tiers, ce qui oblige les aéroports de destination à mettre en œuvre des mesures de sûreté compensatoires pour les passagers en correspondance et leurs bagages, ainsi que pour les aéronefs par lesquels ils sont arrivés. Aucune procédure au titre de l'article 15 n'a été engagée en 2024.

La Commission a également la possibilité d'ouvrir une procédure d'infraction conformément à l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, en particulier en cas d'absence persistante de correction de déficiences ou de récurrence de ces dernières. Aucune procédure d'infraction n'a été lancée en 2024.

6. RÉUNIONS ET ÉVÉNEMENTS

Le 2 mai 2024, la Commission a organisé la deuxième conférence sur la cybersécurité des transports, qui portait sur tous les modes de transport. L'événement a permis de faire le point sur l'évolution de la situation depuis la première conférence sur la cybersécurité des transports, en 2019, dans le but de recenser les lacunes qui subsistent, d'encourager un échange de pratiques et d'idées entre les différentes communautés ainsi que de faire face à l'évolution des menaces en matière de cybersécurité auxquelles le secteur des transports est confronté.

La Commission a créé le sous-groupe sur la cybersécurité dans l'aviation en février 2024, en lançant une série structurée de réunions plénières et de sessions de groupes de travail spécialisés, sur la base du mandat défini par le groupe de travail sur la cybersécurité dans l'aviation. L'objectif était de favoriser la coopération entre les autorités chargées de la sécurité dans l'aviation, de la sûreté de l'aviation et de la cybersécurité afin de favoriser la cohérence et la conformité entre la directive SRI 2¹³

¹³ Directive (UE) 2022/2555 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de cybersécurité dans l'ensemble de l'Union, modifiant le règlement (UE) n° 910/2014 et la directive (UE) 2018/1972, et abrogeant la directive (UE) 2016/1148 (directive SRI 2).

et les règles spécifiques à l'aviation. Elle a également cherché à éviter d'éventuelles lacunes ou doubles emplois dans les obligations en matière de cybersécurité et à réduire au minimum les charges administratives et opérationnelles inutiles.

La Commission et l'administration de la sécurité des transports des États-Unis (TSA) ont organisé le deuxième sommet sur la sûreté du fret aérien entre les États-Unis et l'UE à Dublin (Irlande) en novembre 2024. Cet événement a été l'occasion de recenser les menaces et risques pesant sur le fret aérien et de mettre en œuvre collectivement des stratégies d'atténuation.

En vue de fournir aux États membres un retour d'information sur les inspections, de promouvoir la transparence et d'harmoniser les méthodologies de contrôle de conformité, la Commission a organisé une réunion annuelle et une formation des inspecteurs nationaux chargés de la sûreté de l'aviation (AVSEC) en octobre 2024.

7. DIALOGUE INTERNATIONAL

7.1 Informations générales

La Commission a continué de contribuer à la sûreté de l'aviation mondiale en coopérant avec des organismes internationaux, tels que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et ses principaux partenaires commerciaux, et en travaillant en étroite collaboration avec les États membres afin d'assurer la coordination des positions de l'Union. Des dialogues ont également eu lieu avec certains pays tiers, tels que les États-Unis, le Canada, l'Australie, Singapour et le Royaume-Uni.

7.2 Organismes internationaux

L'UE a participé activement, en qualité d'observatrice, à la réunion annuelle du groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de l'OACI (AVSECP/35) qui s'est tenue du 22 au 26 avril 2024, ainsi qu'à la troisième réunion du groupe d'experts de la cybersécurité de l'OACI (CYSECP/3), qui s'est déroulée du 3 au 7 juin 2024.

7.3 Pays tiers

Dans le cadre des relations en matière de sûreté de l'aviation avec les États-Unis, le groupe de coopération entre l'Union européenne et les États-Unis sur la sûreté des transports (TSCG) a pour but de stimuler la coopération dans plusieurs domaines d'intérêt mutuel et de garantir la continuité du fonctionnement des ententes de sûreté à guichet unique (OSS), ainsi que de la reconnaissance mutuelle des régimes respectifs de l'Union et des États-Unis pour le fret et le courrier aériens. La 33^e réunion du TSCG s'est tenue les 10 et 11 septembre 2024.

En application de l'article 435 de l'accord de commerce et de coopération UE-Royaume-Uni, la coopération dans le domaine de la sûreté de l'aviation entre l'UE et

le Royaume-Uni garantit la coopération en matière de sûreté aérienne, l'échange d'informations, la discussion et le partage des meilleures pratiques et l'élaboration d'accords de coopération entre experts techniques. La 4^e réunion de coopération en matière de sûreté de l'aviation UE-Royaume-Uni s'est déroulée le 15 mai 2024, et la 5^e réunion le 31 octobre 2024.

Conformément à la législation de l'Union, la Commission a établi des ententes OSS reconnaissant les normes de sûreté appliquées dans certains pays tiers, ou dans les aéroports de pays tiers, comme étant équivalentes aux normes de l'Union¹⁴. Les discussions sur un guichet unique avec le Japon se sont poursuivies, mais les différences entre les régimes appliqués n'ont pas encore permis de progresser vers l'établissement de ce guichet unique. Aucune nouvelle entente OSS n'a été conclue en 2024.

En ce qui concerne le renforcement des capacités, le projet «Sûreté de l'aviation civile en Afrique, en Asie et au Moyen-Orient» (CASE II), financé par la Commission européenne avec un budget de 8 millions d'EUR et mis en œuvre par la CEAC, s'est poursuivi en 2024. Les activités menées par des experts en sûreté de l'aviation incluaient des ateliers, des séminaires en ligne et des activités bilatérales au niveau national¹⁵. L'objectif général de CASE II est de contrer la menace terroriste qui pèse sur l'aviation civile en établissant des partenariats avec les États des trois régions, afin de renforcer leurs régimes de sûreté de l'aviation civile¹⁶.

8. CONCLUSIONS

Les incidents liés au fret aérien survenus en juillet 2024 ont mis en évidence les risques graves auxquels le secteur de l'aviation est confronté. Les opérateurs de transport peuvent être à la fois ciblés et exploités par des acteurs malveillants. Les instruments

¹⁴ L'UE a conclu des ententes OSS avec les États-Unis, le Canada, Singapour, le Monténégro, la Serbie et le Royaume-Uni.

¹⁵ L'année 2024 a enregistré le plus grand volume et la plus grande diversité d'activités réalisées depuis le lancement du projet, avec un total de 77 activités proposées aux États partenaires au profit de 1 117 participants. Cela représente une augmentation en glissement annuel de 15 % par rapport au nombre total d'activités réalisées en 2023 et plus du double du nombre d'activités réalisées en 2022 (35 activités). Les activités menées comprenaient 48 activités de formation bilatérales, 17 activités de formation multilatérales, six activités de mentorat, deux ateliers régionaux, un atelier interrégional et le financement de trois évaluations de la sûreté dans le cadre du programme APEX. Au total, 208 activités ont été menées sur place et à distance depuis le lancement du projet. Sur ce total, 177 ont été réalisées sur place au profit de 83 États partenaires et des États membres de la CEAC/UE. En ce qui concerne la mobilisation de l'expertise, 30 experts de 14 États membres de la CEAC/UE ont été détachés pour contribuer à 19 activités (24 %) et 32 experts de 16 administrations de l'aviation civile des États partenaires ont été détachés pour contribuer à des activités de formation et à des ateliers. L'équipe du projet a également accueilli deux personnes détachées (une en provenance du Maroc et une en provenance du Cameroun).

¹⁶ Les États partenaires sont sélectionnés à l'aune de critères objectifs, tels que la détermination ou la capacité d'un État donné à bénéficier pleinement des activités de renforcement des capacités menées dans le cadre du projet, ou l'absence de double emploi possible avec d'autres initiatives de renforcement des capacités, bilatérales ou multilatérales.

juridiques existants de l'UE ont renforcé la sûreté de l'aviation, mais les niveaux de menace élevés nécessitent des moyens d'échange d'informations et de réaction rapides, le cas échéant.

La Commission collabore actuellement avec les États membres pour modifier la législation d'exécution en vigueur en matière de sûreté de l'aviation concernant le partage d'informations classifiées sur les événements de sûreté de l'aviation. L'effort continu visant à renforcer les normes de sûreté de l'aviation consistera également à consolider la législation en matière de sûreté de l'aviation afin de permettre le déploiement de mesures de réaction immédiate tout en maintenant la zone de sûreté à guichet unique dans les aéroports de l'UE.

La sécurité des opérations aériennes dans les airs et au sol est une condition essentielle à l'essor de l'aviation commerciale. Le cadre réglementaire optimal de la sûreté de l'aviation combine innovation et stabilité, et maintient toujours le niveau de sûreté le plus élevé. En 2024, la Commission a poursuivi ses travaux visant à garantir un tel système de sûreté de l'aviation, tout en relevant les défis actuels et futurs, et en étroite coopération avec les autorités de réglementation et les parties prenantes.