

Bruxelles, le 13 juillet 2026
(OR. en)

11876/26

AVIATION 117

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	13 juillet 2026
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2026) 361 final
Objet:	RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL RAPPORT ANNUEL 2025 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) 361 final.

p.j.: COM(2026) 361 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 13.7.2026
COM(2026) 361 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

**RAPPORT ANNUEL 2025 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° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil¹, 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 2025, 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 aérienne renforcée et plus résiliente) [SWD(2023) 37 final], qui met l'accent sur l'innovation, la technologie et une nouvelle base de référence en matière de sûreté aérienne.

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

La Commission, en collaboration avec les agences concernées, a déployé des efforts soutenus pour surveiller les menaces pour la sûreté du secteur de l'aviation, y compris celles de nature hybride, et y faire face en collaboration avec les États membres et d'autres parties prenantes. L'objectif de cet effort était d'assurer une gestion efficace des risques. À cette fin, la Commission a préparé en 2025 une modification législative afin de mettre en place un mécanisme plus efficace pour le partage des informations sur les événements liés à la sûreté de l'aviation.

2.1 Terrorisme et menaces hybrides

La menace terroriste pesant sur l'Union européenne et ses États membres demeure persistante, évolutive et de plus en plus complexe, caractérisée par la décentralisation, la diversification idéologique et une forte dépendance à l'égard des écosystèmes numériques. Les réseaux djihadistes restent la menace la plus meurtrière, leur évolution étant étroitement influencée par les conflits en cours au Moyen-Orient. Dans le même temps, 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 conduire à un terrorisme et à un extrémisme violent dans l'Union. Les plateformes numériques jouent un rôle essentiel en permettant la radicalisation et le recrutement, ainsi que la diffusion de la propagande. Dans un environnement plus décentralisé et instable, les acteurs du terrorisme diffus et de

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).

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

L'influence des conflits au Moyen-Orient s'est étendue à la sphère des menaces hybrides, avec l'exploitation des discours de conflit dans les campagnes de désinformation et les tentatives de polarisation en ligne.

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.

2.2 Cybersécurité

2.2.1 Généralités

En 2025, environ 9 200 incidents de cybersécurité ont été signalés, qui ont touché toutes les catégories de parties prenantes du secteur de l'aviation dans le monde entier². La nature de ces incidents comprenait des incidents liés à des rançongiciels, des violations de données, des atteintes à la chaîne d'approvisionnement, des activités axées sur le piratage et des divulgations de données résultant de fuites ciblant les compagnies aériennes, ainsi que les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne. L'année 2025 a été marquée par plusieurs incidents ayant une incidence significative sur la chaîne d'approvisionnement de l'aviation, notamment l'attaque contre le système MUSE de Collins Aerospace, qui a touché de nombreux grands aéroports en Europe³.

Bien que la cybercriminalité reste la principale menace, la dimension géopolitique des cybermenaces a pris une importance croissante. Les conflits en cours en Ukraine et au Moyen-Orient ont continué d'alimenter les activités hacktivistes, les attaques collectives par saturation de service (ACSS) ciblant de manière disproportionnée les aéroports pour leur visibilité symbolique. L'utilisation de l'IA par les acteurs des cybermenaces est également devenue de plus en plus manifeste.

² Rapport Eurocontrol/EATM-CERT 2026 sur le cyberspace dans le domaine de l'aviation.

³ En conséquence, ces aéroports ont dû recourir à des procédures manuelles, ce qui a entraîné de longues files d'attente, des retards et des annulations. L'incident démontre comment les systèmes informatiques critiques de l'aviation peuvent subir des pannes à grande échelle avec des répercussions rapides sur l'ensemble du réseau aérien européen.

Afin de soutenir une mise en œuvre cohérente et harmonisée du cadre de l'UE en matière de cybersécurité dans l'ensemble du secteur de l'aviation, les efforts déployés en 2025 se sont concentrés sur une cohérence maximale entre les règles horizontales et les règles sectorielles. L'objectif est de renforcer l'efficacité, d'éviter les doubles emplois et de réduire la charge pesant sur les opérateurs et les administrations.

Le sous-groupe sur la cybersécurité dans le domaine de l'aviation créé en février 2024 a achevé en 2025 un document de référence non contraignant, validé par le groupe de coopération SRI, afin de soutenir une mise en œuvre cohérente et harmonisée du cadre de cybersécurité de l'UE dans l'ensemble du domaine de l'aviation.

2.2.2 Évaluation des risques liés aux équipements de détection

En collaboration avec les autorités de sûreté aérienne et les autorités douanières des États membres, la Commission a procédé à une évaluation des risques concernant les équipements de détection, y compris les équipements d'inspection/filtrage dans l'aviation, au titre de l'article 22 de la directive SRI2. L'évaluation des risques a porté sur les équipements de détection qui utilisent des logiciels et/ou sont connectés à des systèmes TIC, utilisés par les autorités douanières, les autorités de contrôle des frontières, les aéroports, les ports et les points de contrôle frontaliers.

Les conclusions font état de pratiques nationales fragmentées, d'une forte dépendance à l'égard de fournisseurs de pays tiers, de vulnérabilités majeures liées à la maintenance à distance et de l'absence de protocoles de sécurité harmonisés. L'évaluation recense 13 scénarios de risque, les principaux risques étant les suivants: dépendance excessive à l'égard de fabricants uniques ou en nombre limité (dépendance à l'égard des fournisseurs, fournisseurs à haut risque); accès autorisé/non autorisé pendant la maintenance ou l'installation (y compris à distance); logiciels malveillants compromettant les équipements, l'intégrité des données et les systèmes connectés. Les risques augmentent dans les environnements interconnectés (aéroports, ports, plateforme des données douanières de l'UE).

2.3 Drones

Les drones redessinent l'avenir de l'économie et de la société de l'UE, avec des conséquences considérables pour les transports, le commerce et les services. À mesure que leur nombre augmente et que leurs capacités technologiques progressent, notamment en termes de vitesse, d'agilité, de portée, de capacité de charge utile et de précision des capteurs, ainsi qu'en ce qui concerne l'intégration de l'intelligence artificielle, il est essentiel de reconnaître les risques potentiels liés à leur utilisation abusive. Afin de tirer parti des avantages des drones et de leurs utilisations légitimes et licites, il est donc essentiel de s'attaquer aux menaces qu'ils représentent en termes d'activités illégales, irrégulières ou malveillantes, et d'atténuer les risques connexes.

La survenue d'incidents impliquant des drones d'origine inconnue à proximité d'infrastructures, y compris d'aéroports, constitue un défi particulier pour la préparation et la capacité de l'UE à prévenir de futurs incidents⁴. La présence de drones à proximité de zones sensibles suscite également des inquiétudes quant à l'espionnage, ce qui accroît la tension en matière de sécurité. En réaction, la Commission a, en 2025, élaboré un plan d'action sur la sécurité des drones et la lutte contre les drones, visant à renforcer l'approche de prévention et de détection pour atténuer les menaces posées par les drones et améliorer la préparation de l'Union à réagir aux incidents.

3. ÉVALUATION DES RISQUES

3.1 Zones de conflit

Le système d'alerte de l'UE pour les zones de conflit a continué de procéder à des évaluations trimestrielles des risques, sous la direction du groupe intégré d'évaluation des risques en matière de sûreté aérienne de l'UE, qui comprend les États membres de l'UE, le Centre de situation et du renseignement (INTCEN) de l'UE et l'AESA. L'objectif du système est de faciliter le partage en temps utile des évaluations des risques liés aux zones de conflit touchant l'aviation civile de l'UE, permettant ainsi une atténuation efficace des risques. Des réunions ad hoc sont organisées selon les besoins pour traiter des questions urgentes.

En 2025, le groupe a tenu quatre réunions trimestrielles et cinq réunions ad hoc urgentes. Quatre réunions préparatoires ont eu lieu avec des compagnies aériennes et des associations de compagnies aériennes de l'UE. Cela a conduit à la publication de deux nouveaux bulletins d'information de l'AESA sur les zones de conflit (CZIB), au retrait de quatre CZIB et à la mise à jour des autres CZIB.⁵

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

⁴ En 2025, les aéroports de Copenhague, Munich, Berlin et Bruxelles, par exemple, ont signalé avoir interrompu leurs opérations aériennes à cause de la présence de drones.

⁵ <https://www.easa.europa.eu/fr/domains/air-operations/czibs>

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 2025 par le règlement d'exécution (UE) 2025/920⁶. Ce dernier introduit des modifications qui renforcent les mesures détaillées liées à la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté du fret et du courrier aériens, de manière à accroître la résilience et à garantir l'atténuation adéquate des menaces nouvelles. L'objectif était d'accroître la prévention et la détection des EEI (engins explosifs improvisés) et des EII (engins incendiaires improvisés) par la mise en œuvre de mesures visant à améliorer la visibilité des informations et des données relatives au fret et au courrier aériens expédiés par voie aérienne, à renforcer les compétences et les aptitudes du personnel chargé de la sûreté et à garantir la séparation de certaines marchandises pendant le processus d'autorisation qui précède leur chargement à bord de l'aéronef.

Des modifications ont également été apportées aux mesures de sûreté aérienne dans les domaines de la formation, de la certification et de la recertification du personnel de sûreté, ainsi qu'aux essais de routine des équipements de sûreté. Certains aéroports⁷ ont également été retirés de 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.

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 2025, la base de données comptabilisait presque 40 000 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 99,95 %, ce qui signifie qu'au cours de l'année 2025, elle a été indisponible pendant à peine plus de 4 heures au total.

⁶ Voir l'annexe 2 pour de plus amples informations.

⁷ Les aéroports de Kangerlussuaq au Groenland, de Guernesey, de l'Île de Man et de Jersey au Royaume-Uni et l'aéroport Ben Gourion en Israël.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>

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 2025, environ 146 millions de dépôts PLACI ont été enregistrés. Cela a conduit à l'émission d'environ 990 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.

5. INSPECTIONS ET AUTRES ACTIVITÉS DE CONTRÔLE DE CONFORMITÉ

5.1 Généralités

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

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.

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 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 sept inspecteurs de la sûreté de l'aviation à plein temps, secondée par environ 70 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.

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 auditeurs nationaux en octobre 2025.

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 septième cycle d'inspections des autorités compétentes, la Commission a effectué des inspections dans sept États membres en 2025.

Les États membres inspectés en 2025 ont maintenu leurs programmes nationaux de sûreté aérienne en conformité avec les modifications législatives. Il a également été constaté que la plupart des programmes nationaux de contrôle de la qualité étaient pleinement conformes au règlement (UE) n° 18/2010 de la Commission. Dans tous les États membres, il a été constaté que les aéroports, les transporteurs aériens et les entités

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 2025.

ayant des responsabilités en matière de sûreté étaient confrontés à certaines difficultés en ce qui concerne la mise à jour des programmes de sûreté, leur alignement sur la législation de l'Union et les programmes nationaux de sûreté de l'aviation, ainsi que leur contrôle.

Les exigences en matière de recrutement, de formation, d'agrément et/ou de certification, de qualification des instructeurs et des validateurs indépendants, le cas échéant, ont été principalement transposées dans les programmes nationaux de formation des États membres inspectés. Toutefois, des améliorations sont encore possibles en ce qui concerne la normalisation de la certification et de la recertification des opérateurs d'appareils à rayons X.

Dans certains États membres, la fréquence et la portée établies des activités de surveillance des aéroports, des transporteurs aériens et de certaines entités ayant des responsabilités en matière de sûreté n'ont pas toujours été respectées par l'autorité compétente. En outre, dans certains cas, les autorités n'ont pas effectué suffisamment de tests dans tous les domaines requis. Qui plus est, la Commission a également constaté la nécessité d'améliorer la mise en œuvre de la méthodologie requise pour les inspections, dans des domaines tels que l'établissement des comptes rendus des activités nationales de contrôle de conformité, l'harmonisation de la présentation des résultats des tests, les mesures de sûreté directement liées¹³ couvertes lors des inspections et la grille de conformité.

Tous les États membres ont doté leurs autorités compétentes des pouvoirs d'exécution nécessaires pour contrôler et faire respecter toutes les exigences du règlement (CE) n° 300/2008 et de ses actes d'exécution et la plupart d'entre eux ont veillé à ce qu'un nombre suffisant d'auditeurs soient disponibles pour effectuer des activités de contrôle de la conformité. Pour finir, les vérifications sur place dans les aéroports ont révélé que l'efficacité des activités nationales de contrôle peut être encore améliorée dans tous les États membres inspectés.

5.4.2 Inspections initiales d'aéroports

En 2025, la Commission a réalisé 12 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 16^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 continuent d'être correctement mises en

¹³ Deux ou plusieurs exigences si étroitement intégrées que l'efficacité de l'une ne peut être évaluée de manière adéquate sans tenir compte des autres.

œuvre. Toutefois, les inspections ont mis en évidence des domaines dans lesquels des améliorations peuvent encore être apportées. Il s'agit notamment du contrôle d'accès, de l'inspection/filtrage, de la cybersécurité, des fouilles de sûreté des aéronefs, des contrôles de sûreté des fournitures, ainsi que de la mise en œuvre des processus liés à la certification.

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 2025, aucune inspection de suivi n'a été effectuée.

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 2025.

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 2025, trois évaluations ont été réalisées, respectivement aux États-Unis, aux Îles Féroé et au Royaume-Uni.

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 2025.

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 2025.

6. DIALOGUE INTERNATIONAL

6.1 Généralités

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) et la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), 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 des partenaires clés partageant les mêmes valeurs, tels que le Royaume-Uni, les États-Unis, le Canada, l'Australie et Singapour.

6.2 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/36) qui s'est tenue du 7 au 11 avril 2025, ainsi qu'à la quatrième réunion du groupe d'experts de la cybersécurité de l'OACI (CYSECP/4), qui s'est déroulée du 2 au 6 juin 2025.

Les résultats de la 42^e assemblée de l'OACI (du 23 septembre au 3 octobre 2025) sur les questions relatives à la sûreté, à la cybersécurité et aux zones de conflit reflétaient les objectifs déclarés de l'UE. Ces objectifs concernent notamment une nouvelle résolution de l'Assemblée sur les zones de conflit, une révision de la résolution sur la sûreté aérienne faisant référence à l'évolution des menaces, y compris de la part d'acteurs sophistiqués, et un appel à redoubler d'efforts pour sécuriser l'envoi du fret et du courrier aériens; une révision de la résolution sur la cybersécurité visant à faire

face aux cybermenaces et soulignant la nécessité de traiter les cyberrisques de manière globale; et l'approbation par l'Assemblée de la proposition du groupe européen d'organiser une conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation.

6.3 Pays tiers

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 couvre l'échange d'informations, la discussion et le partage des meilleures pratiques et l'élaboration d'accords de coopération entre experts techniques. La 6^e réunion de coopération en matière de sûreté de l'aviation UE-Royaume-Uni s'est déroulée le 1^{er} avril 2024, et la 7^e réunion le 17 octobre 2025.

Le groupe de coopération entre l'Union européenne et les États-Unis sur la sûreté des transports (TSCG) vise à favoriser la coopération dans plusieurs domaines d'intérêt mutuel et à 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 la sûreté du fret et du courrier aériens. Aucune réunion du TSCG n'a été organisée en 2025, mais la coopération technique s'est poursuivie tout au long de l'année.

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. Aucune nouvelle entente OSS n'a été conclue en 2025.

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 2025. 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 était 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.

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

¹⁵ Du 1^{er} janvier au 30 novembre 2025 (date de fin), le projet CASE II a permis de réaliser 56 activités (dont 34 activités de formation bilatérales, huit activités de mentorat, six activités multilatérales, cinq ateliers régionaux, deux ateliers interrégionaux et un webinaire) au profit de 950 participants, ce qui témoigne d'un taux élevé de mise en œuvre jusqu'à la fin du projet. Au total, 264 activités ont été menées sur place et à distance depuis le lancement du projet au profit de 89 États partenaires et des États membres de la CEAC/UE. Pour de plus amples informations sur CASE II: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/eu-ecac-case-ii-project>

¹⁶ La méthode utilisée pour sélectionner les États partenaires repose sur des critères cumulatifs et présente des possibilités d'amélioration afin de veiller à ce que les facteurs pertinents soient pris en considération, tels que le niveau de menace, le niveau des mesures de sûreté dans chaque

7. CONCLUSION

Pour que l'aviation commerciale prospère, il est essentiel de préserver la sûreté des opérations tant aériennes qu'au sol. En 2025, la Commission européenne, en collaboration avec les États membres, a pris des mesures importantes pour faire en sorte que la législation d'exécution existante dans le domaine de la sûreté aérienne soit adaptée à l'évolution de l'environnement de menace et de risque. Des mesures ont été adoptées pour renforcer la chaîne d'approvisionnement du fret aérien et des propositions ont été formulées en vue de mettre en place un système européen de comptes rendus d'événements dans le domaine de la sûreté aérienne et de partager en temps utile les informations relatives à la sûreté afin d'atténuer les menaces émergentes.

Les travaux se sont également poursuivis en 2025 sur une nouvelle base de référence en matière de sûreté aérienne qui exploiterait pleinement le potentiel technologique actuel et futur de manière à atteindre le niveau de sûreté le plus élevé tout en améliorant, dans toute la mesure du possible, l'expérience des passagers.

État partenaire et la question de savoir si ces États partenaires ont des vols directs vers un État membre de l'UE. Cette approche a été combinée à une coordination régulière avec les États membres ou d'autres agences de mise en œuvre afin d'éviter les doubles emplois dans les initiatives de renforcement des capacités et d'accroître les synergies.