COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 18.12.2024
COM(2024) 579 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Rapport annuel 2023 sur la mise en œuvre du règlement (CE) nº 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) nº 300/2008[1], 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 présent règlement et de son incidence sur l'amélioration de la sûreté de l'aviation.

En 2020, les services de la Commission ont entrepris de dresser un état de la situation sur les prochaines étapes qui pourraient être envisagées pour le système de sûreté de l'aviation de l'UE[2]. En conséquence, ils ont publié en février 2023 le document de travail des services de la Commission (SWD) intitulé «Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking», qui a confirmé les résultats du système de l'UE en matière de sûreté de l'aviation (AVSEC), mis en évidence certaines questions en suspens et leurs causes profondes, et recensé des solutions possibles pour y remédier ainsi que, dans la mesure du possible, leur incidence probable. Le document de travail propose une nouvelle base de référence plus ambitieuse, compatible au sein de l'Union avec la sûreté à guichet unique (OSS) pour le contrôle des passagers et des bagages, une amélioration du processus réglementaire et une amélioration du développement et de la diffusion de l'innovation.

En 2023, la Commission a continué de renforcer le système de sûreté de l'aviation et ses services ont entrepris plusieurs actions jugées cruciales dans leur document de travail. Au moyen de mesures temporaires ciblant le personnel de sécurité, elle a agi pour remédier à la pénurie de capacités dans les aéroports de l'UE au cours de la saison estivale 2023, lorsque le transport aérien a repris après la pandémie de COVID-19, alors que le secteur de l'aviation était confronté à des pénuries d'emplois.

Tout au long de l'année 2023, le groupe de pilotage de la stratégie de sûreté de l'aviation s'est employé, avec l'aide de groupes de travail consultatifs, à répondre aux suggestions formulées dans le document de travail.

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

---

[1] Règlement (CE) nº 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) nº 2320/2002 (JO L 97 du 9.4.2008, p. 72).

[2] Plusieurs membres du groupe consultatif des parties intéressées à la sûreté de l'aviation, constitué en vertu de l'article 17 du règlement (CE) nº 300/2008, se sont portés volontaires pour participer au processus de consultation.

réagir à ces menaces, en gérant efficacement le risque. Un exercice complet de cartographie des risques visant à évaluer le niveau de menace et de risque pour l'aviation civile a été achevé avec les États membres au premier trimestre 2023. Cet exercice s'inscrit dans le cadre des efforts visant une politique de sûreté de l'aviation renforcée et plus résiliente, comme indiqué dans le document de travail des services de la Commission.

2.1 Terrorisme et menaces hybrides

L'image globale du terrorisme est restée inchangée en 2023. Les terroristes opèrent par-delà les frontières, en tirant parti des nouvelles technologies et des nouveaux modes opératoires. La diffusion de la propagande en ligne et son potentiel en matière de radicalisation restent une préoccupation majeure, qui s'appuie sur l'isolement social et l'absence d'un système de soutien solide pour recruter de nouveaux adeptes. Dans un environnement plus décentralisé et instable, les acteurs 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 menaces et les défis liés à la sûreté de l'aviation civile en tant que cible de premier plan devraient continuer d'évoluer, et de s'accroître, en raison de la diversité des modes opératoires des attaques. 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.

2.2 Cybersécurité

Compte tenu de la dépendance croissante de l'aviation à l'égard des technologies de l'information et des systèmes opérationnels numériques, la cybersécurité est de plus en plus indispensable. Les cyberattaques qui visent le secteur des transports pourraient avoir des conséquences désastreuses et entraîner une perturbation économique importante. Plus de 6 000 cyberattaques ayant eu une incidence sur divers acteurs du secteur de l'aviation ont été signalées en 2023. Les méthodes privilégiées pour mener des cyberattaques étaient les sites web frauduleux, l'hameçonnage et les logiciels malveillants (y compris les rançongiciels), tandis que les principales cibles étaient les usagers de l'espace aérien, les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne et leur chaîne d'approvisionnement[3]. Le cadre existant en matière de sûreté de l'aviation a été mis à jour en 2023 et va au-delà des dispositions de la directive SRI 2[4]. Des réunions ont eu lieu avec les autorités nationales dans le but de garantir une application et une cohérence maximales entre les règles horizontales et sectorielles en

---

[3] Rapport Eurocontrol/EATM-CERT 2024 sur le cyberespace dans le domaine de l'aviation.

[4] 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) nº 910/2014 et la directive (UE) 2018/1972, et abrogeant la directive (UE) 2016/1148 (JO L 333 du 27.12.2022, p. 80).

matière de cybersécurité afin de renforcer la résilience du secteur des transports et des infrastructures connexes, y compris les moyens de lutter contre les cybermenaces. Le domaine du cyberespace pose un certain nombre de problèmes spécifiques, y compris tout l'éventail des acteurs et des motivations (au-delà des groupes terroristes).

3. ÉVALUATION DES RISQUES

3.1 Drones

L'utilisation illégale de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord (UAS), plus connus sous le nom de drones, peut perturber les activités aéroportuaires et mettre en danger les aéronefs et leurs occupants[5]. À cet égard, et sur la base de la stratégie récemment adoptée par la Commission pour lutter contre les menaces potentielles que représentent les drones[6], les services de la Commission ont entrepris une évaluation des risques en matière de sûreté de l'aviation liés aux drones dans le but de recenser les vulnérabilités supplémentaires potentielles des aéroports qui pourraient nécessiter des solutions réglementaires. L'exercice d'évaluation des risques a été lancé au dernier trimestre 2023 et doit être achevé au premier trimestre 2024.

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 2023, 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 (SEAE) et l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA). 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 2023 et trois réunions urgentes ad hoc, notamment en ce qui concerne le conflit entre le Hamas et Israël et son incidence sur l'aviation civile de l'UE. Cela a conduit à la publication d'un nouveau bulletin d'information sur les zones de conflit (CZIB), à la suppression de deux bulletins, ainsi qu'à la prolongation de 11 bulletins existants[7].

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

---

5 Selon le rapport annuel sur la sécurité de l'AESA de 2022, le taux d'occurrence des drones a diminué en 2021 (derniers chiffres disponibles).

6 Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen relative à la lutte contre les menaces potentielles posées par les drones, COM(2023) 659 final.

7 https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs

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 mars 2023 par le règlement d'exécution (UE) 2023/566[8]. Ce dernier introduit des modifications rendues nécessaires par l'évolution de l'état de la menace et des risques ainsi que l'évolution récente de la technologie. Ces modifications concernent les logiciels de détection automatiques des articles prohibés (APID), les systèmes de détection d'explosifs (EDS) pour les bagages de cabine, les équipements de détection de traces d'explosifs (ETD), les scanners de sûreté, la détection de certaines menaces chimiques, ainsi que les détecteurs de vapeurs d'explosifs (EVD) et les modifications connexes du processus d'inspection/filtrage.

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

La base de données de l'Union [9] 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 2023, la base de données comptabilisait environ 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 99,98 %, ce qui signifie qu'au cours de l'année 2023, elle a été indisponible pendant moins de 2 heures.

---

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

9 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.

La deuxième phase de l'ICS2 visant à étendre ces exigences à l'ensemble du fret aérien a été mise en œuvre le 1er mars 2023. En 2023, 202 539 068 données PLACI ont été déposées et aucun message DNL n'a été émis.

5. INSPECTIONS ET AUTRES ACTIVITÉS DE CONTRÔLE DE CONFORMITÉ

5.1 Informations générales

Le règlement (CE) nº 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 la conformité de la mise en œuvre des normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation par les aéroports, exploitants et autres entités 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/EEE[10].

En vertu de l'article 15 du règlement (CE) nº 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 dans l'élaboration, le maintien et l'application d'un programme national efficace de sûreté

[10] 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 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 %. Le fait que ce chiffre demeure relativement stable ne signifie cependant pas que les États membres n'ont pas intensifié leurs efforts, étant donné que les besoins de sûreté de l'aviation se sont eux aussi considérablement accrus au fil des années, notamment dans des domaines tels que la sûreté du fret, l'inspection/filtrage des liquides, des aérosols et des gels, et le déploiement et l'utilisation de technologies plus sophistiquées et performantes.

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) nº 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) nº 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) nº 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) nº 72/2010 de la Commission[11] 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 Commission[12].

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 jusqu'en août 2023, dont le nombre a été porté à huit à partir de septembre 2023, 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 associés[13].

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 quatre inspections en 2023. Les États membres inspectés en 2023 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: veiller à ce que les programmes de sûreté

---

11 Règlement (UE) nº 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).

12 Voir les articles 4 et 5.

13 Voir 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 2023.

des aéroports, des exploitants et des entités soient pleinement alignés sur la réglementation; inclure la méthode requise pour les inspections et le respect des exigences relatives au processus de notification (par exemple, délai de soumission, plan de mesures correctives, clôture formelle du dossier d'inspection, etc.); respecter les fréquences minimales requises pour les audits, inspections et tests de sûreté; et, le cas échéant, réaliser des évaluations des risques appropriées pour définir des mesures de sûreté ou certaines exemptions. En outre, des problèmes liés à la fréquence et à la portée ont été détectés en ce qui concerne la surveillance régulière des transporteurs aériens nationaux et/ou étrangers et de certaines entités ayant des responsabilités en matière de sûreté.

5.4.2 Inspections initiales d'aéroports

En 2023, la Commission a réalisé 14 inspections initiales d'aéroports visant à vérifier si l'autorité compétente suit de manière adéquate la mise en œuvre effective des mesures de sûreté aérienne et est capable de détecter 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 14e année de mise en œuvre du règlement (CE) nº 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 mis en évidence des difficultés de bonne mise en œuvre de certaines mesures, par exemple en ce qui concerne le contrôle des accès et l'inspection des bagages de cabine ainsi que dans le domaine de la cybersécurité.

5.4.3 Inspections de suivi

Conformément à l'article 13 du règlement (UE) nº 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 la première inspection, 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 2023, une inspection de suivi 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) nº 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 2023.

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 2023, trois évaluations ont été effectuées, respectivement en Norvège[14], au Canada 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) nº 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 2023.

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 2023.

---

[14] Au Svalbard, territoire autonome sous souveraineté norvégienne.

6. TESTS ET RÉUNIONS

6.1 Tests

Au sens de la législation de l'Union en matière de sûreté de l'aviation, un «test» a lieu lorsqu'un État membre décide, en accord avec la Commission, d'utiliser une technique ou une méthode déterminée qui n'est pas reconnue par la législation en lieu et place d'une mesure de contrôle de sûreté reconnue, et ce, pendant une durée limitée, sous réserve qu'un tel test ne porte pas atteinte au niveau général de la sûreté. Deux tests concernant l'application de la détection automatique des articles prohibés (APID), en combinaison avec des équipements de détection d'explosifs pour les bagages de cabine, ont été lancés en 2022, aux Pays-Bas et en Allemagne[15].

6.2 Réunions

La Commission et l'administration américaine de la sécurité des transports (TSA) ont organisé le premier sommet sur la sûreté du fret aérien entre les États-Unis et l'UE à Madrid (Espagne) en février 2023. Cet événement a été l'occasion de recenser les menaces pesant sur le fret aérien et de mettre en œuvre collectivement des stratégies d'atténuation.

En novembre 2023, la Commission a organisé une quatrième réunion du groupe de travail sur la cybersécurité dans l'aviation, à laquelle ont participé les autorités des États membres responsables de la sûreté de l'aviation et de la mise en œuvre de la directive SRI[16]. L'objectif de la réunion était de favoriser la coopération entre les autorités afin de faciliter l'alignement et la conformité entre la directive SRI 2 et les règles en matière d'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.

Dans le but 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 de l'AVSEC en octobre 2023.

---

15 Le rapport final du test réalisé aux Pays-Bas a été reçu en juin 2023. Le test en Allemagne est toujours en cours.

16 Directive (UE) 2016/1148 du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2016 concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de sécurité des réseaux et des systèmes d'information dans l'Union(JO L 194 du 19.7.2016, p. 1).

7. DIALOGUE INTERNATIONAL

7.1 Informations générales

La Commission a continué de contribuer à la sûreté de l'aviation dans le monde. À cette fin, elle a coopéré avec des organismes internationaux, comme l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et ses principaux partenaires commerciaux et a travaillé 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/34) qui s'est tenue du 29 mai au 2 juin 2023, ainsi qu'à la deuxième réunion du groupe d'experts de la cybersécurité de l'OACI (CYSECP/2), qui s'est déroulée du 5 au 9 juin 2023.

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 32^{e} réunion du TSCG s'est tenue les 15 et 16 novembre 2023.

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 3^{e} réunion de coopération en matière de sûreté de l'aviation UE-Royaume-Uni s'est déroulée le 16 octobre 2023.

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'Union[17]. Aucune nouvelle entente OSS n'a été conclue en 2023. Les discussions sur l'OSS avec le Japon sont en cours.

---

[17] L'UE a conclu des ententes OSS avec les États-Unis, le Canada, Singapour, le Monténégro, la Serbie, le Royaume-Uni et Israël (uniquement pour les bagages de soute).

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 2023. Les activités menées par des experts en sûreté de l'aviation incluaient des ateliers, des séminaires en ligne et des activités bilatérales au niveau national[18]. 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 civile[19].

8. CONCLUSIONS

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 l'innovation et la stabilité et maintient toujours le niveau de sûreté le plus élevé. En 2023, 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. Ces travaux se poursuivront en 2024.

---

18 En 2023, 68 activités ont été menées, ce qui représente une augmentation de 94 % de la production par rapport aux 35 activités menées en 2022. 39 États partenaires ont mis en œuvre ces activités au niveau national et 66 États partenaires y ont participé au profit de 1119 participants. Ces activités comprenaient 44 activités de formation bilatérales, dix activités de formation multilatérales, cinq activités de mentorat, cinq ateliers (deux régionaux et trois interrégionaux), trois évaluations de la sûreté dans le cadre du programme APEX et un webinaire. Au total, 131 activités nationales et à distance ont été menées depuis le lancement du projet. En ce qui concerne la mobilisation de l'expertise, 30 experts de 11 États membres ont été détachés et 39 experts de 22 administrations de l'aviation civile des États partenaires ont contribué à la mise en place de 25 activités au cours de cette période. Dix experts de huit administrations de l'aviation civile des États partenaires ont contribué à la mise en place des 20 activités menées au niveau national, aux côtés des experts du projet CASE II. 31 experts de 19 administrations de l'aviation civile des États partenaires ont contribué à l'organisation de deux ateliers régionaux et de trois ateliers interrégionaux, représentant 41 % de l'ensemble des intervenants.

19 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.