Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2026/247

3.2.2026

RÈGLEMENT (UE) 2026/247 DE LA COMMISSION

du 2 février 2026

modifiant le règlement (CE) nº 300/2008 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les spécifications des programmes nationaux de contrôle de la qualité dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le 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 ([1]), et notamment son article 11, paragraphe 2, premier alinéa,

considérant ce qui suit:

(1) L'annexe II du règlement (CE) nº 300/2008, relative aux spécifications communes des programmes nationaux de contrôle de la qualité des États membres dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, a été ajoutée par le règlement (UE) nº 18/2010 de la Commission ([2]).

(2) Compte tenu de l'évolution constante des normes, pratiques, méthodologies et outils internationaux destinés à contrôler le respect des règles de sûreté de l'aviation civile depuis l'adoption de l'annexe II, il importe de modifier les spécifications existantes des programmes nationaux de contrôle de la qualité et de les mettre à jour en conséquence.

(3) En particulier, deux nouvelles normes exigeant de chaque État contractant qu'il veille à ce que son programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile définisse des processus permettant de communiquer des informations ayant trait aux incidents mettant en jeu des actes d'intervention illicite ainsi que leur préparation (norme figurant au § 5.1.6) et à ce qu'il comprenne un système de rapports confidentiels pour analyser les renseignements de sûreté fournis par des sources telles que les passagers, les équipages et le personnel au sol [norme figurant au § 3.5.1 d)] ont été ajoutées à l'annexe 17 de la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale.

(4) Conformément à l'article 11, paragraphe 2, troisième alinéa, du règlement (CE) nº 300/2008, le programme national de contrôle de la qualité de chaque État membre doit permettre de déceler et de corriger rapidement les déficiences. Afin d'atteindre cet objectif de manière plus efficace, les programmes nationaux de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile devraient tenir compte des nouvelles normes de l'OACI visées au considérant 3.

(5) En particulier, pour éclairer l'élaboration des politiques, simplifier l'établissement de rapports par les exploitants et les entités responsables de la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile et favoriser le respect des normes pertinentes énoncées à l'annexe 17 de la convention de Chicago, il convient d'établir un cadre commun pour la collecte, le partage et l'analyse des données relatives aux événements de sûreté de l'aviation, et donc de remplacer l'environnement réglementaire actuellement fragmenté au niveau national.

(6) Afin de garantir l'efficacité et l'efficience du système de rapports, le cadre commun devrait exiger des exploitants et des entités responsables de la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile, d'une part, qu'ils communiquent aux autorités concernées, dans les délais fixés, des informations ayant trait aux incidents de sûreté de l'aviation et aux incidents mettant en jeu des actes d'intervention illicite ainsi que leur préparation, en fonction de la gravité et du caractère immédiat de l'incidence sur la sûreté de l'aviation et, d'autre part, qu'ils mettent en place un système interne de rapports devant être utilisé par l'ensemble de leur personnel. Lors de la mise en place de leur système interne de rapports, les exploitants et les entités devraient désigner des personnes ou entités responsables, améliorer la cohérence des données, recruter et former les personnes désignées pour accomplir les tâches d'établissement des rapports, normaliser les formulaires de rapports et utiliser une classification commune.

([1]) JO L 97 du 9.4.2008, p. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj.

([2]) Règlement (UE) nº 18/2010 de la Commission du 8 janvier 2010 modifiant le règlement (CE) nº 300/2008 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les spécifications des programmes nationaux de contrôle de la qualité dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile [JO L 7 du 12.1.2010, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/18(1)/oj].

(7) Les obligations liées à la communication d'informations ayant trait aux événements ou incidents de sûreté de l'aviation et aux incidents mettant en jeu des actes d'intervention illicite ainsi que leur préparation qui sont établies dans le présent règlement sont sans préjudice des obligations actuelles en matière de comptes rendus concernant certains événements de sûreté de l'aviation ayant une incidence sur la sécurité aérienne établies par le règlement (UE) nº 376/2014 du Parlement européen et du Conseil ([3]) et ses règles de mise en œuvre. Celles-ci seront modifiées pour tenir compte des dispositions du présent règlement.

(8) Afin de garantir le niveau de confidentialité nécessaire, les informations contenues dans les rapports devraient être protégées pendant leur traitement et leur stockage, et elles ne devraient pas être utilisées à d'autres fins que la sûreté de l'aviation. La confidentialité de l'identité du notifiant et des personnes mentionnées dans le rapport devrait être garantie, sous réserve des exigences en matière de procédures pénales, disciplinaires ou administratives prévues par le droit national.

(9) Afin d'assurer la rapidité de toute initiative nécessaire de la Commission, d'autres États membres, d'autres autorités nationales, y compris les autorités compétentes en matière de sécurité aérienne, de l'industrie et des partenaires internationaux, il convient d'établir des procédures adéquates pour le partage, le cas échéant, des informations pertinentes contenues dans les rapports et sur les mesures de suivi.

(10) Afin de garantir une vue d'ensemble efficace des événements et incidents de sûreté de l'aviation dans l'Union, les États membres devraient être tenus de présenter à la Commission un rapport annuel contenant des statistiques sur les rapports reçus et leur analyse.

(11) Les événements de sûreté de l'aviation devraient être communiqués de manière harmonisée au moyen d'un modèle normalisé pour la communication de ces informations. Ce modèle se fonde sur les documents d'orientation existants élaborés par l'Organisation de l'aviation civile internationale et disponibles dans le document «Rapports d'événements et incidents de sûreté de l'aviation» publié en juin 2022.

(12) En outre, l'expérience acquise dans la mise en œuvre de l'annexe II du règlement (CE) nº 300/2008, ainsi que l'évolution de la méthodologie générale pour réaliser les activités de contrôle de conformité et de la terminologie sectorielle, ont montré la nécessité d'apporter des modifications mineures aux spécifications communes des programmes nationaux de contrôle de la qualité dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Ces modifications portent sur certaines définitions (telles que les mesures de sûreté) et améliorent des dispositions existantes (comme la détermination de la fréquence d'inspection des aéroports).

(13) Il convient donc de modifier le règlement (CE) nº 300/2008 en conséquence. Étant donné que le nombre et l'ampleur des modifications introduites modifient considérablement l'annexe II existante du règlement (CE) nº 300/2008, il est plus approprié de remplacer ladite annexe.

(14) La mise en place du mécanisme et du processus de communication, de classification, de traitement, de stockage, de protection, d'analyse et d'agrégation des informations ayant trait aux incidents de sûreté de l'aviation et aux incidents mettant en jeu des actes d'intervention illicite ainsi que leur préparation nécessite une période préparatoire adéquate. L'application de certaines des dispositions correspondantes énoncées dans l'annexe devrait donc être retardée afin de permettre aux États membres de disposer du temps nécessaire pour garantir le respect effectif et efficient des exigences.

(15) Le groupe consultatif des parties intéressées établi par l'article 17 du règlement (CE) nº 300/2008 a été consulté et étroitement associé à l'élaboration des nouvelles exigences en matière de rapports d'événements de sûreté de l'aviation.

(16) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité établi par l'article 19 du règlement (CE) nº 300/2008,

([3]) Règlement (UE) nº 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) nº 1321/2007 et (CE) nº 1330/2007 (JO L 122 du 24.4.2014, p. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj).

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'annexe II du règlement (CE) nº 300/2008 est remplacée par le texte figurant à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 2 février 2026.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

«ANNEXE II

Spécifications communes du programme national de contrôle de la qualité à mettre en œuvre par chaque État membre dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

1. DÉFINITIONS

1.1. Aux fins de la présente annexe, on entend par:

1) "volume de trafic annuel", le nombre total de passagers à l'arrivée, au départ et en transit (comptés une seule fois);

2) "autorité compétente", l'autorité nationale désignée par un État membre conformément à l'article 9, qui est chargée de coordonner et de contrôler la mise en œuvre de son programme national de sûreté de l'aviation civile;

3) "auditeur", toute personne exerçant des activités nationales de contrôle de conformité au nom de l'autorité compétente;

4) "certification", l'évaluation officielle et la confirmation par l'autorité compétente, ou au nom de celle-ci, qu'une personne a les compétences nécessaires pour exercer les fonctions d'auditeur à un niveau acceptable défini par l'autorité compétente;

5) "activité de contrôle de conformité", toute procédure ou tout processus utilisé pour évaluer la mise en œuvre du présent règlement et du programme national de sûreté de l'aviation;

6) "déficience", tout manquement à une exigence de sûreté de l'aviation;

7) "inspection", l'examen de l'application des mesures et procédures de sûreté afin de déterminer si elles sont effectivement mises en œuvre conformément aux normes requises et de déceler toute déficience;

8) "entretien", la vérification qu'un auditeur effectue oralement pour établir si des mesures ou procédures de sûreté spécifiques sont appliquées;

9) "observation", la vérification qu'un auditeur effectue visuellement pour établir qu'une mesure ou procédure de sûreté est appliquée;

10) "mise à l'épreuve ouverte", un exercice annoncé mené avec des agents de sûreté ou d'autres membres du personnel de sûreté concerné qui simule de manière réaliste l'exécution d'un contrôle de sûreté ou un acte d'intervention illicite en vue d'examiner ou d'évaluer des éléments tels que l'efficacité de la mise en œuvre des mesures de sûreté existantes, les compétences et les capacités de ces membres du personnel à exercer les fonctions qui leur sont confiées;

11) "autorités concernées", aux fins du chapitre 19, l'autorité compétente ou toute autre autorité nationale exerçant des responsabilités en lien avec l'établissement de rapports d'événements et d'incidents de sûreté de l'aviation et de rapports sur les actes d'intervention illicite ainsi que leur préparation;

12) "notifiant", toute personne physique ou morale qui notifie un événement ou incident de sûreté, un acte d'intervention illicite, un acte préparatoire ou d'autres informations liées à la sûreté conformément au processus de rapports obligatoires ou volontaires établi par les États membres;

13) "échantillon représentatif", la sélection, parmi les possibilités de contrôle existantes, d'un nombre et d'une gamme de vérifications suffisantes pour fournir la base de conclusions générales sur l'application des normes;

14) "audit de sûreté", l'examen approfondi des mesures et procédures de sûreté afin de déterminer si elles sont mises en œuvre intégralement et de manière suivie;

15) "incident de sûreté", un événement de sûreté qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public;

16) “événement de sûreté”, tout événement lié à la sûreté susceptible d’entraîner une baisse du niveau de sûreté, d’accroître les risques opérationnels ou de mettre en danger la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public, ou encore de constituer une violation potentielle de la conformité. Cela inclut l’identification ou l’observation d’une vulnérabilité dans la protection de l’aviation civile contre les actes d’intervention illicite;

17) “test”, la mise à l’épreuve des mesures de sûreté de l’aviation au cours de laquelle l’autorité compétente simule l’intention de commettre un acte d’intervention illicite afin d’évaluer l’application effective des mesures de sûreté existantes;

18) “vérification”, toute action entreprise par un auditeur pour établir si une mesure de sûreté spécifique est effectivement instaurée;

19) “vulnérabilité”, toute insuffisance des mesures et procédures appliquées susceptible d’être exploitée pour commettre un acte d’intervention illicite.

2. POUVOIRS DE L’AUTORITÉ COMPÉTENTE

2.1. Les États membres confèrent à l’autorité compétente les pouvoirs nécessaires pour contrôler et faire respecter toutes les exigences du présent règlement et de ses mesures d’application, y compris le pouvoir d’infliger des sanctions conformément à l’article 21.

2.2. L’autorité compétente exerce des activités de contrôle de conformité et dispose des pouvoirs nécessaires pour exiger qu’il soit remédié, dans un délai fixé, à toute déficience constatée.

2.3. Il est instauré une approche graduelle et proportionnée en ce qui concerne les actions de correction des déficiences et les mesures d’exécution. Cette approche consiste en une succession d’étapes à mettre en œuvre jusqu’à ce que la correction soit effectuée:

a) avis et recommandations par écrit;

b) avertissement officiel par écrit;

c) injonction officielle;

d) sanctions administratives et poursuites judiciaires.

L’autorité compétente peut sauter une ou plusieurs étapes, en particulier si la déficience est grave ou récurrente.

3. OBJECTIFS ET CONTENU DU PROGRAMME NATIONAL DE CONTRÔLE DE LA QUALITÉ

3.1. Les objectifs du programme national de contrôle de la qualité sont de vérifier que les mesures de sûreté de l’aviation sont effectivement et correctement appliquées et d’en déterminer le niveau de conformité aux dispositions du présent règlement et du programme national de sûreté de l’aviation civile par des activités de contrôle correspondantes.

3.2. Le programme national de contrôle de la qualité comprend les éléments suivants:

a) organigramme, attributions et ressources;

b) descriptions de poste et qualifications exigées des auditeurs;

c) activités de contrôle de conformité, y compris champ des audits de sûreté, inspections et tests et, en cas de manquement réel ou potentiel à la sûreté, enquêtes, fréquence des audits de sûreté et des inspections ainsi que grille de conformité;

d) études s’il y a lieu de redéfinir les besoins en matière de sûreté;

e) activités de correction des déficiences fournissant des informations sur le régime de notification, de suivi et de correction des déficiences mis en œuvre pour assurer la conformité aux exigences de sûreté de l’aviation;

f) mesures d’exécution et, le cas échéant, sanctions comme précisé aux points 2.1 et 2.3 de la présente annexe;

g) compte rendu des activités de contrôle de conformité réalisées y compris, le cas échéant, échange d’informations entre organismes nationaux sur les niveaux de conformité;

h) processus de surveillance des mesures de contrôle interne de la qualité de l’aéroport, de l’exploitant et de l’entité;

i) processus pour consigner et analyser les résultats du programme national de contrôle de la qualité afin de dégager les tendances et d’orienter l’évolution future des politiques;

j) processus de rapports obligatoires sur les informations ayant trait aux incidents de sûreté de l'aviation et sur les actes d'intervention illicite ainsi que leur préparation, établis par tout exploitant et toute entité responsable de la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile, à communiquer de manière pratique et en temps utile aux autorités concernées;

k) système de rapports confidentiels et volontaires pour analyser les informations de sûreté fournies par des sources telles que le public, les passagers, le personnel, les équipages, le personnel au sol et toute autre personne du secteur de l'aviation.

4. CONTRÔLE DE CONFORMITÉ

4.1. Tous les aéroports, exploitants et autres entités ayant des responsabilités en matière de sûreté de l'aviation font l'objet d'une surveillance régulière permettant de déceler et corriger rapidement leurs déficiences.

4.2. La surveillance est réalisée conformément au programme national de contrôle de la qualité, compte tenu du niveau de risque, du type et de la nature des modes opératoires, des normes de mise en œuvre, des résultats du contrôle interne de la qualité des aéroports, exploitants et entités ainsi que d'autres facteurs et analyses conditionnant les priorités et la fréquence des contrôles.

4.3. La surveillance porte sur l'application et l'efficacité des mesures de contrôle interne des aéroports, exploitants et entités.

4.4. Dans chaque aéroport, la surveillance consiste en une série adaptée d'activités de contrôle de conformité et fournit un aperçu complet de l'application des mesures de sûreté en la matière.

4.5. La gestion, l'établissement des priorités et l'organisation du programme de contrôle de la qualité sont assurés indépendamment de la mise en œuvre opérationnelle des mesures prises dans le cadre du programme national de sûreté de l'aviation civile.

4.6. Les activités de contrôle de conformité incluent les audits de sûreté, les inspections et les tests.

5. MÉTHODOLOGIE

5.1. La méthodologie pour réaliser les activités de contrôle de conformité suit une approche normalisée et comprend l'affectation des tâches, la planification, la préparation, l'activité sur site, la classification des conclusions, la rédaction du rapport et le processus de correction.

5.2. Les activités de contrôle de conformité reposent sur la collecte systématique d'informations au moyen d'observations, d'entretiens, de l'analyse de documents et de vérifications.

5.3. Le contrôle de conformité comprend des activités annoncées aussi bien qu'inopinées.

6. AUDITS DE SÛRETÉ

6.1. Un audit de sûreté couvre:

a) toutes les mesures de sûreté d'un aéroport; ou

b) toutes les mesures de sûreté appliquées par un aéroport, un terminal d'aéroport, un exploitant ou une entité particulière; ou

c) une partie spécifique du programme national de sûreté de l'aviation civile.

6.2. Une méthodologie pour réaliser un audit de sûreté est établie en tenant compte des éléments suivants:

a) annonce de l'audit de sûreté et communication d'un questionnaire préalable le cas échéant;

b) phase de préparation comprenant l'analyse du questionnaire préalable rempli et des autres documents pertinents;

c) réunion d'information initiale avec des représentants de l'aéroport, de l'exploitant ou de l'entité avant le début de l'activité sur site;

d) activité sur site;

e) compte rendu oral et notification;

f) en cas de déficience constatée, processus de correction et contrôle correspondant.

6.3. Afin de confirmer que les mesures de sûreté sont appliquées, la réalisation d'un audit de sûreté repose sur la collecte systématique d'informations au moyen d'au moins une des techniques suivantes:

a) analyse de documents;

b) observations;

c) entretiens;

d) vérifications.

6.4. Les aéroports dont le volume de trafic annuel dépasse 10 millions de passagers font l'objet d'un audit de sûreté couvrant toutes les normes de sûreté de l'aviation au moins tous les 4 ans. Le contrôle recouvre un échantillon représentatif d'informations.

7. INSPECTIONS

7.1. Le champ d'une inspection couvre au moins un ensemble de mesures de sûreté directement liées figurant à l'annexe I ainsi que les mesures d'application correspondantes. Elles font l'objet de contrôles regroupés en une séquence unique ou réalisés dans un délai raisonnable ne dépassant pas normalement trois mois. Le contrôle recouvre un échantillon représentatif d'informations.

7.2. Un ensemble de mesures de sûreté directement liées est l'ensemble formé par au moins deux exigences visées à l'annexe I et par les mesures d'application correspondantes, les éléments de cet ensemble influant si étroitement les uns sur les autres qu'il est impossible, sans les envisager conjointement, de déterminer correctement si leur objectif est atteint. Ces ensembles comprennent ceux qui sont énumérés à l'appendice I de la présente annexe.

7.3. Les inspections sont inopinées. Si l'autorité compétente estime que cela n'est pas possible, les inspections peuvent être annoncées. Une méthodologie pour réaliser une inspection est établie en tenant compte des éléments suivants:

a) phase de préparation;

b) activité sur site;

c) compte rendu oral en fonction de la fréquence et des résultats des activités de contrôle;

d) compte rendu/enregistrement;

e) processus de correction et contrôle correspondant.

7.4. Afin de confirmer que les mesures de sûreté sont efficaces, la réalisation de l'inspection repose sur la collecte systématique d'informations au moyen d'au moins une des techniques suivantes:

a) analyse de documents;

b) observations;

c) entretiens;

d) vérifications.

7.5. Dans les aéroports dont le volume de trafic annuel dépasse 2 millions de passagers, la fréquence minimale d'inspection de tous les ensembles de mesures de sûreté directement liées figurant aux chapitres 1 à 6 de l'annexe I est de douze mois sauf si l'aéroport a fait l'objet d'un contrôle au cours de cette période. La fréquence d'inspection de toutes les mesures de sûreté couvertes par les chapitres 7 à 12 de l'annexe I est déterminée par l'autorité compétente sur la base d'une évaluation des risques.

7.6. Lorsque, dans un État membre, il n'y a aucun aéroport dont le volume de trafic annuel dépasse 2 millions de passagers, les exigences du point 7.5 s'appliquent à l'aéroport qui a le plus gros volume de trafic annuel sur le territoire de l'État membre.

7.7. La fréquence d'inspection des aéroports dont le volume de trafic annuel ne dépasse pas 2 millions de passagers, des exploitants et des entités est déterminée par l'autorité compétente en tenant compte des éléments visés au point 4.2. La fréquence concerne le contrôle de toutes les séries pertinentes de mesures de sûreté directement liées figurant aux chapitres 1 à 12 de l'annexe I.

8. TESTS

8.1. Des tests sont effectués afin d'évaluer l'application effective des mesures de sûreté énumérées ci-dessous, au minimum dans tous les aéroports relevant des points 7.5 et 7.6:

a) contrôle de l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé;

b) inspection/filtrage des personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent;

c) protection des aéronefs;

d) inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine;

e) protection des bagages de soute;

f) inspection/filtrage du fret ou du courrier;

g) protection du fret et du courrier.

Pour les tests qui doivent être effectués dans les aéroports ne relevant pas des points 7.5 et 7.6, les priorités sont fixées dans la planification annuelle des activités de contrôle de la conformité.

8.2. L'autorité compétente peut, sur la base d'une évaluation des risques, effectuer des tests afin d'évaluer l'application effective des mesures de sûreté supplémentaires suivantes:

a) contrôle des véhicules;

b) fouille de sûreté d'un aéronef;

c) inspection/filtrage des bagages de soute;

d) inspection/filtrage des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports;

e) protection des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports;

f) protection des installations aéroportuaires et du périmètre d'un aéroport.

8.3. Un protocole de test et sa méthodologie sont mis au point compte tenu des contraintes juridiques, de sécurité et d'exploitation. La méthodologie porte sur les éléments suivants:

a) phase de préparation;

b) activité sur site;

c) compte rendu oral en fonction de la fréquence et des résultats des activités de contrôle;

d) compte rendu/enregistrement;

e) processus de correction et contrôle correspondant.

8.4. La fréquence des tests est déterminée par l'autorité compétente en tenant compte des éléments visés au point 4.2.

8.5. Les tests peuvent être remplacés ou complétés par des tests ouverts dans les cas où il n'est pas possible d'obtenir un échantillon représentatif de tests en raison, par exemple, de l'application limitée de certaines mesures de sûreté, ou lorsque les conditions locales peuvent nuire à l'efficacité des tests.

9. ÉTUDES

9.1. Des études sont réalisées chaque fois que l'autorité compétente constate qu'il est nécessaire de réévaluer les modes opératoires afin de déceler toute vulnérabilité et d'y remédier. Lorsqu'une vulnérabilité est décelée, l'autorité compétente exige l'application de mesures de protection proportionnées au risque qu'il représente.

10. COMPTE RENDU DES ACTIVITÉS DE CONTRÔLE DE CONFORMITÉ

10.1. Les activités de contrôle de conformité sont notifiées ou consignées dans un format normalisé qui permet une analyse continue des tendances.

10.2. Les éléments suivants sont inclus dans le format normalisé:

a) le type d'activité;

b) l'aéroport, l'exploitant ou l'entité contrôlé;

c) la date et l'heure de l'activité;

d) le nom des auditeurs exerçant l'activité;

e) le champ de l'activité;

f) les conclusions et dispositions correspondantes du programme national de sûreté de l'aviation civile;

g) la grille de conformité;

h) les recommandations de mesures correctrices le cas échéant;

i) le délai de correction le cas échéant.

10.3. En cas de déficience constatée, l'autorité compétente rend compte des conclusions pertinentes à l'aéroport, aux exploitants ou aux entités ayant fait l'objet du contrôle.

11. GRILLE DE CONFORMITÉ COMMUNE

11.1. Les activités de contrôle de conformité permettent d'évaluer la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile à l'aide de la grille de conformité harmonisée figurant à l'appendice II.

12. CORRECTION DES DÉFICIENCES

12.1. La correction des déficiences constatées a lieu rapidement. Lorsque la correction ne peut avoir lieu rapidement, des mesures compensatoires sont appliquées. Lorsque le contrôle global de l'application d'une mesure de sûreté, en raison de défaillances individuelles ou isolées, entraîne le niveau de conformité "Conformité, mais amélioration souhaitable", ces lacunes sont également corrigées.

12.2. L'autorité compétente exige des aéroports, exploitants ou entités ayant fait l'objet d'un contrôle de conformité qu'ils soumettent à son approbation un plan d'action couvrant toutes les déficiences recensées dans les rapports ainsi qu'un calendrier d'application des mesures correctrices et qu'ils confirment l'achèvement du processus de correction.

13. ACTIVITÉS DE SUIVI LIÉES À LA VÉRIFICATION DE LA CORRECTION

13.1. Une fois que l'aéroport, l'exploitant ou l'entité ayant fait l'objet d'un contrôle a confirmé que toutes les mesures correctrices ont été prises, l'autorité compétente en vérifie l'application.

13.2. Les activités de suivi sont réalisées selon la méthode de contrôle la plus adaptée.

14. DISPONIBILITÉ DES AUDITEURS

14.1. Chaque État membre veille à ce qu'un nombre suffisant d'auditeurs soient disponibles, directement auprès de l'autorité compétente ou sous la supervision de celle-ci, pour exercer toutes les activités de contrôle de conformité.

15. CRITÈRES DE QUALIFICATION DES AUDITEURS

15.1. Chaque État membre veille à ce que les auditeurs exerçant des fonctions au nom de l'autorité compétente:

a) soient dégagés de toute obligation contractuelle ou pécuniaire vis-à-vis de l'aéroport, l'exploitant ou l'entité à contrôler; et

b) aient les compétences requises, en particulier suffisamment de connaissances théoriques et d'expérience pratique dans le domaine en question.

Les auditeurs sont soumis à une certification ou un agrément équivalent de la part de l'autorité compétente.

15.2. Les auditeurs ont les compétences suivantes:

a) compréhension des mesures de sûreté en vigueur et de la façon dont elles s'appliquent aux opérations à contrôler, y compris:

— compréhension des principes de sûreté,

— compréhension des tâches de surveillance,

— compréhension des facteurs affectant les performances humaines;

b) connaissance pratique des technologies et techniques de sûreté;

c) connaissance des principes, procédures et techniques de contrôle de conformité;

d) connaissance pratique des opérations à contrôler;

e) compréhension du rôle et des pouvoirs de l'auditeur.

15.3. Les auditeurs suivent une formation permanente à une fréquence suffisante pour conserver leurs compétences initiales et en acquérir de nouvelles en fonction des évolutions dans le domaine de la sûreté.

16. POUVOIRS DES AUDITEURS

16.1. Les auditeurs exerçant des activités de contrôle sont investis de l'autorité suffisante pour obtenir les informations nécessaires à l'accomplissement de leurs tâches.

16.2. Les auditeurs portent une preuve d'identité les autorisant à exercer des activités de contrôle de conformité au nom de l'autorité compétente et leur donnant accès à toutes les zones requises.

16.3. Les auditeurs sont habilités à:

a) exiger un accès immédiat à toutes les zones nécessaires aux fins du contrôle, y compris aux aéronefs et aux bâtiments; et

b) exiger l'application correcte ou la répétition des mesures de sûreté.

16.4. Compte tenu des pouvoirs conférés aux auditeurs, l'autorité compétente statue conformément au point 2.3 dans les cas suivants:

a) obstruction intentionnelle ou opposition à un auditeur;

b) demande d'informations d'un auditeur ignorée ou refusée;

c) communication à un auditeur d'informations fausses ou trompeuses dans un but frauduleux; et

d) usurpation de l'identité d'un auditeur dans un but frauduleux.

17. MEILLEURES PRATIQUES

17.1. Les États membres informent la Commission des meilleures pratiques concernant les programmes de contrôle de la qualité, les méthodologies de contrôle et les auditeurs. La Commission partage ces informations avec les États membres.

18. COMPTE RENDU DES ACTIVITÉS DE CONTRÔLE DE CONFORMITÉ À LA COMMISSION

18.1. Les États membres soumettent chaque année à la Commission un rapport sur les mesures prises pour s'acquitter de leurs obligations en vertu du présent règlement et sur la situation en matière de sûreté de l'aviation dans les aéroports situés sur leur territoire. La période de référence du rapport court du 1er janvier au 31 décembre. Le rapport est exigible trois mois après la fin de la période de référence.

18.2. Le contenu du rapport est conforme à l'appendice III selon un modèle fourni par la Commission.

18.3. La Commission partage les principales conclusions tirées de ces rapports avec les États membres.

19. RAPPORTS D'ÉVÉNEMENTS ET INCIDENTS DE SÛRETÉ DE L'AVIATION ET RAPPORTS SUR LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE ET LEUR PRÉPARATION

19.1. Lorsque l'autorité compétente détecte ou reçoit des informations sur un acte d'intervention illicite ou un incident de sûreté de l'aviation qui s'est produit ou est sur le point de se produire, qui a ou est susceptible d'avoir des conséquences graves sur le niveau de sûreté de l'aviation dans l'Union ou sur le système international de sûreté de l'aviation, elle en informe la Commission dès que possible. Sous réserve des règles nationales relatives à la protection des informations pertinentes pour la sûreté nationale, la notification inclut toute information factuelle pertinente et disponible utile pour évaluer s'il est nécessaire de prendre rapidement des mesures en vue de maintenir ou de rétablir le niveau de sûreté de l'aviation dans l'Union et d'assurer la coopération et la coordination nécessaires au niveau international. Dès réception de ces informations, la Commission informe les autres États membres.

19.2. Aux fins de la mise en œuvre des exigences énoncées aux points 3.2 j) et k) et des dispositions figurant ci-dessous, à compter du 1er janvier 2028, chaque État membre met en place un processus de communication, de classification, de traitement, de stockage, de protection, d'analyse et d'agrégation des informations relatives aux incidents de sûreté de l'aviation et aux actes d'intervention illicite, ainsi qu'à leur préparation. Ce processus prévoit un système de rapports confidentiels obligatoires et volontaires, ainsi que des exigences détaillées visant à garantir l'efficacité et l'efficience des rapports et du suivi, y compris l'exécution et la coordination des tâches ultérieures ainsi que toute mesure ou décision prise par les autorités concernées.

19.3. À partir du 1er janvier 2028, les exploitants et les entités responsables de la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile communiquent des informations relatives aux incidents de sûreté de l'aviation aux autorités concernées. Les incidents de sûreté sont identifiés par un responsable ou gestionnaire de la sûreté parmi les événements de sûreté qui lui sont rapportés, sur la base d'une analyse de l'événement et de la décision selon laquelle des mesures supplémentaires sont nécessaires. Un incident de sûreté peut également donner lieu à un acte d'intervention illicite qui doit être signalé à l'OACI conformément à l'annexe 17 de la convention de Chicago, et être classé comme tel par l'autorité compétente. Ces rapports obligatoires sont communiqués dans les délais suivants, à compter du moment où l'événement sous-jacent est signalé par l'intermédiaire du système interne de rapports visé au point 19.4:

a) dès que possible, mais au plus tard dans les 24 heures si l'incident a des conséquences graves et immédiates sur le niveau de sûreté de l'aviation;

b) dans les 72 heures si l'incident a des conséquences graves sur le niveau de sûreté de l'aviation;

c) une fois par mois pour tous les autres incidents.

19.4. À partir du 1er janvier 2028, les exploitants et les entités responsables de la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile mettent en place un système interne de rapports permettant de communiquer les informations relatives aux événements de sûreté de l'aviation de manière pratique et en temps utile. L'ensemble du personnel des exploitants et des entités responsables de la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile communiquent les informations ayant trait aux événements de sûreté de l'aviation par l'intermédiaire de ce système interne de rapports.

19.5. À partir du 1er janvier 2028, les autorités concernées et tout exploitant ou toute entité responsable de la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile désignent au moins une personne ou un service responsable des rapports, y compris du contrôle de la qualité des données afin d'améliorer la cohérence des données. Les exigences en matière de recrutement et de formation des personnes désignées pour effectuer ces tâches sont fixées dans les règles de mise en œuvre adoptées par la Commission conformément à l'article 4, paragraphe 3, du présent règlement.

19.6. À partir du 1er janvier 2028, les rapports obligatoires à communiquer aux autorités concernées sont établis selon le modèle figurant à l'appendice IV et se réfèrent à la classification commune prévue à l'appendice V. Les rapports volontaires peuvent aussi être établis selon le modèle figurant à l'appendice IV et se référer à la classification commune prévue à l'appendice V.

19.7. À partir du 1er janvier 2028, les autorités concernées stockent les rapports dans une base de données nationale. La confidentialité des informations sensibles en matière de sûreté de l'aviation contenues dans les rapports ainsi que toute analyse de celles-ci sont garanties conformément à la législation de l'Union et à la législation nationale applicables. À cette fin, chaque État membre fixe des exigences détaillées concernant l'accès à ces informations ainsi que leur protection physique et informatique.

19.8. À partir du 1er janvier 2028, chaque État membre fixe des exigences détaillées concernant le traitement et le stockage des rapports afin d'empêcher l'utilisation des informations qu'ils contiennent à des fins autres que la sûreté de l'aviation et garantit de manière appropriée la confidentialité de l'identité du notifiant et des personnes mentionnées dans le rapport, sous réserve des exigences en matière de procédures pénales, disciplinaires ou administratives prévues par le droit national.

19.9. À partir du 1er janvier 2028, les autorités concernées établissent et mettent en œuvre des procédures pour le partage, selon le principe du "besoin d'en connaître", des informations pertinentes contenues dans les rapports et sur les mesures de suivi afin d'aider les autres autorités nationales et agences, les exploitants d'aéroports, les transporteurs aériens et les autres entités concernées, lorsque cela peut contribuer au maintien et à l'amélioration de la sûreté de l'aviation.

19.10. À partir du 1er janvier 2028, nonobstant le point 19.8, si les informations présentent de l'intérêt pour la sécurité aérienne, les autorités concernées peuvent les partager avec les autorités nationales de sécurité de l'aviation civile, sous réserve des exigences applicables en matière de confidentialité, de protection et d'expurgation, le cas échéant.

19.11. À partir du 1er janvier 2028, sous réserve des exigences en matière de confidentialité et de protection prévues par la législation de l'Union et la législation nationale, selon le cas, les autorités concernées partagent avec la Commission et les autres États membres les informations pertinentes contenues dans les rapports, lorsque cela peut contribuer au maintien et à l'amélioration de la sûreté de l'aviation, y compris en réponse à des questions spécifiques de la Commission ou d'autres États membres.

19.12. À partir du 1er janvier 2028, sous réserve des exigences de confidentialité et de protection prévues par la législation de l'Union et la législation nationale, selon le cas, la Commission et les États membres peuvent partager les informations pertinentes contenues dans les comptes rendus avec des organisations internationales et avec les autorités concernées de pays tiers, lorsque des accords internationaux l'exigent ou lorsque cela peut contribuer au maintien et à l'amélioration de la sûreté de l'aviation.

19.13. À partir du 1er janvier 2028, sans préjudice des points 19.1 et 19.11, les États membres soumettent chaque année à la Commission un rapport contenant des statistiques sur les comptes rendus reçus, agrégées conformément à la classification commune figurant à l'appendice V, ainsi que leur analyse. La période de référence pour le rapport est comprise entre le 1er janvier et le 31 décembre et le rapport doit être remis six mois après la fin de la période de référence.

19.14. À partir du 1er janvier 2028, la Commission communique les principales conclusions tirées des rapports présentés conformément au point 19.13 au comité de réglementation pour la sûreté de l'aviation civile et au groupe consultatif des parties intéressées à la sûreté de l'aviation.

19.15. À partir du 1er janvier 2028, afin de fournir une approche harmonisée au niveau de l'Union, la Commission peut mettre à disposition un instrument de technologie de l'information approprié pour soutenir la mise en œuvre des exigences énoncées dans le présent chapitre, en coordination avec les États membres.

Appendice I

Éléments à inclure dans les ensembles de mesures de sûreté directement liées

Les ensembles de mesures de sûreté directement liées visées au point 7.1 de la présente annexe comprennent les éléments suivants de l'annexe I et les dispositions correspondantes de ses actes d'exécution adoptés par la Commission conformément à l'article 4, paragraphe 3, du présent règlement:

Pour le point 1 — Sûreté aéroportuaire:

a) toutes les dispositions du point 1.1; ou

b) toutes les dispositions du point 1.2 (sauf celles relatives aux cartes d'identité aéroportuaires et laissez-passer de véhicules); ou

c) toutes les dispositions du point 1.2 relatives aux cartes d'identité aéroportuaires; ou

d) toutes les dispositions du point 1.2 relatives aux laissez-passer de véhicules; ou

e) toutes les dispositions du point 1.3 et les éléments pertinents du point 12; ou

f) toutes les dispositions du point 1.4; ou

g) toutes les dispositions du point 1.5; ou

h) toutes les dispositions du point 1.7 et les éléments pertinents du point 11.

Pour le point 2 — Zones délimitées des aéroports:

toutes les dispositions de ce point.

Pour le point 3 — Sûreté des aéronefs:

a) toutes les dispositions du point 3.1; ou

b) toutes les dispositions du point 3.2.

Pour le point 4 — Passagers et bagages de cabine:

a) toutes les dispositions du point 4.1 et les éléments pertinents du point 12; ou

b) toutes les dispositions du point 4.2; ou

c) toutes les dispositions du point 4.3.

Pour le point 5 — Bagages de soute:

a) toutes les dispositions du point 5.1 et les éléments pertinents du point 12; ou

b) toutes les dispositions du point 5.2; ou

c) toutes les dispositions du point 5.3.

Pour le point 6 — Fret et courrier:

a) toutes les dispositions relatives aux contrôles de sûreté, à l'inspection/filtrage et au transport mises en œuvre par un agent habilité et les éléments pertinents du point 12; ou

b) toutes les dispositions relatives aux contrôles de sûreté et au transport mises en œuvre par des chargeurs connus; ou

c) toutes les dispositions relatives aux contrôles de sûreté et au transport mises en œuvre par des transporteurs agréés; ou

d) toutes les dispositions relatives à la protection du fret et du courrier dans les aéroports.

Pour le point 7 — Courrier de transporteur aérien et matériel de transporteur aérien:

toutes les dispositions de ce point.

Pour le point 8 — Approvisionnements de bord:

toutes les dispositions de ce point et les éléments pertinents du point 12.

Pour le point 9 — Fournitures destinées aux aéroports:

toutes les dispositions de ce point et les éléments pertinents du point 12.

Pour le point 10 — Mesures de sûreté en vol:

toutes les dispositions de ce point.

Pour le point 11 — Recrutement et formation du personnel:

a) toutes les dispositions relatives au recrutement du personnel par un aéroport, un exploitant, un transporteur aérien ou une entité; ou

b) toutes les dispositions relatives à la formation du personnel par un aéroport, un exploitant ou une entité.

Appendice II

Grille de conformité harmonisée

La grille de conformité suivante est applicable pour vérifier la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile.

	Audit de sûreté	Inspection	Test
Conformité intégrale	√	√	√
Conformité, mais amélioration souhaitable	√	√	√
Non-conformité	√	√	√
Non-conformité, avec de graves déficiences	√	√	√
Sans objet	√	√	
Non confirmé	√	√	√

Appendice III

Contenu du rapport à la Commission

1. **Organigramme, attributions et ressources**

   a) Modalités du contrôle de la qualité sur le plan de l'organisation, des attributions et des ressources, y compris futures modifications prévues [voir le point 3.2 a)].

   b) Nombre d'auditeurs, actuel et futur (voir le point 14).

   c) Formation suivie par les auditeurs (voir le point 15.2).

2. **Activités de contrôle des opérations**

   Toutes les activités de contrôle réalisées avec indication précise:

   a) du type (audit de sûreté, inspection initiale, inspection de suivi, test, autre);

   b) des aéroports, exploitants et entités contrôlés;

   c) du champ d'application;

   d) de la fréquence; et

   e) du nombre total de jours-homme consacrés aux audits sur le terrain.

3. **Activités de correction des déficiences**

   a) État de la situation concernant les activités de correction des déficiences.

   b) Principales activités entreprises ou prévues (par exemple, création de nouveaux postes, acquisition d'équipements, travaux de construction) et progrès accomplis en vue de la correction.

   c) Mesures d'exécution appliquées [voir le point 3.2 f)].

4. **Données et tendances générales**

   a) Total national annuel du trafic de passagers et de fret et du nombre de mouvements d'aéronefs.

   b) Liste des aéroports par catégorie.

   c) Nombre de transporteurs aériens exerçant une activité à partir du territoire, par catégorie (nationaux, de l'Union, de pays tiers).

   d) Nombre d'agents habilités.

   e) Nombre de chargeurs connus.

   f) Nombre de transporteurs agréés.

   g) Nombre de fournisseurs habilités (pour les fournitures destinées aux aéroports et pour les approvisionnements de bord).

   h) Nombre approximatif d'autres entités ayant des responsabilités en matière de sûreté de l'aviation (sociétés d'assistance en escale, sociétés chargées de la sûreté, fournisseurs connus de fournitures destinées aux aéroports et d'approvisionnements de bord).

5. **Situation en matière de sûreté de l'aviation dans les aéroports**

   Situation générale concernant la sûreté de l'aviation civile dans l'État membre.

Appendice IV

Modèle pour la communication d'informations ayant trait aux événements et incidents de sûreté ([1])

Date et heure exactes ou période ([2]) de survenance de l'événement: …/…/…

Date du rapport ([3]): …/…/…

Lieu de l'événement ([4]):

Nom de la société et/ou de la personne qui communique les informations (si possible ([5])):

Description de l'événement:

Mesure(s) immédiate(s) prise(s) et par qui ([6]):

Domaine de la sûreté de l'aviation concerné:

Sûreté côté ville; Passagers et bagages de cabine; Personnel et équipage; Contrôle d'accès; Bagages de soute; Approvisionnements de bord; Fournitures destinées aux aéroports; Protection de l'aéronef au sol; Mesures de sûreté en vol; Fret et courrier; Contrôle de la circulation aérienne; Information et technologies numériques; Système(s) d'aéronef(s) sans équipage à bord (UAS)/aéronef(s) sans équipage à bord (UAV)/système(s) d'aéronef(s) télépiloté(s) (RPAS); Armes utilisables à distance de sécurité (MANPADS, etc.); Lasers; Informations relatives à la sûreté de l'aviation; Aviation générale/aéroclubs

Effet ou effet potentiel sur la sûreté ([7]):

Tout autre commentaire/proposition/information ([8]):

Coordonnées de contact (courriel, numéro de téléphone):

([1]) Aux fins du modèle, la notion d'«événement» couvre les événements et incidents de sûreté de l'aviation.
([2]) Si la date et l'heure exactes ne peuvent pas être établies.
([3]) Si différente de la date de l'événement.
([4]) Nom et éventuellement code IATA/OACI de l'aéroport, ainsi que la zone où l'événement est observé.
([5]) Le nom de la personne physique qui communique les informations peut être omis.
([6]) Telles que la notification de la situation aux autorités répressives et/ou aéroportuaires locales.
([7]) Déterminer, du point de vue du notifiant, comment le niveau de sûreté de l'aviation est impacté.
([8]) Cette section peut inclure d'autres informations utiles de la part du notifiant, par exemple en ce qui concerne l'évaluation préliminaire des risques; mesure(s) visant à limiter les effets sur la sûreté de l'aviation; mesure(s) corrective(s) (le cas échéant); et statut du dossier au sein de la société (le cas échéant).

Appendice V

Classification commune des événements et incidents de sûreté [1]

Classe [1]	Catégorie [2]
Sûreté côté ville	Découverte ou utilisation d'un engin explosif improvisé (EEI) ou d'un engin incendiaire improvisé (EII) placé dans un véhicule
	Découverte ou utilisation d'un EEI/EII porté par une personne
	Attaque armée
	Articles sans surveillance/suspects (également applicable côté piste)
	Attaque chimique, biologique et radiologique (CBR)
	Dommages causés aux infrastructures critiques/points vulnérables
	Comportements suspects
	Perturbations imprévues, y compris menace à la bombe ou canular
Passagers et bagages de cabine	Découverte ou utilisation d'un article interdit/EEI/EII
	Déficience dans le processus d'inspection/filtrage aux points de contrôle de sûreté
	Mélange de passagers soumis à l'inspection/filtrage et de passagers non soumis à l'inspection/filtrage
	Comportements suspects
Personnel et équipage	Déficience dans le processus d'inspection/filtrage aux points de contrôle de sûreté
	Découverte ou utilisation d'un article prohibé/EEI/EII
	Sabotage
	Contournement des contrôles de sûreté par un initié
	Tentative délibérée de contourner le dispositif de contrôle/de vérification des antécédents
Contrôle d'accès	Intrusion ou tentative d'intrusion.
	Accès non autorisé à une zone de sûreté à accès réglementé ou à une autre zone contrôlée (hors personnel)
	Accès non autorisé/non accompagné dans la zone de sûreté à accès réglementé (personnel)
	Comportement suspect du personnel
	Déficience du système de contrôle d'accès
	Déficience du système de délivrance des laissez-passer
	Déficience du système de contrôle d'accès des véhicules, y compris l'exécution de contrôles de sûreté et/ou l'inspection-filtrage des occupants et des véhicules
Bagages de soute	Découverte ou utilisation d'un article prohibé/EEI/EII
	Déficience dans la protection des bagages de soute inspectés/filtrés

[1] L'appendice V peut également servir d'outil pour catégoriser les données de sûreté et appuyer l'élaboration de définitions des événements pertinents.

Classe ([1])	Catégorie ([2])
	Signe d'altération des bagages de soute inspectés/filtrés
	Déficience du système ou du processus d'inspection/filtrage des bagages de soute (y compris la vérification de concordance entre passagers et bagages)
	Déficience dans le processus de transport des armes expédiées
Approvisionnements de bord	Accès non autorisé aux lieux où se situent les approvisionnements de bord
	Défaut de protection des approvisionnements sécurisés
	Signe d'altération des approvisionnements de bord sécurisés
	Défaut dans l'exécution des contrôles de sûreté
	Découverte ou utilisation d'un article prohibé/EEI/EII
Fournitures destinées aux aéroports	Accès non autorisé aux lieux où se situent les fournitures
	Défaut dans la protection des fournitures sécurisées
	Signe d'altération des fournitures d'aéroport sécurisées
	Défaut dans l'exécution des contrôles de sûreté
	Découverte ou utilisation d'un article prohibé/EEI/EII
Protection de l'aéronef au sol	Passager non autorisé à bord de l'aéronef
	Personnel non autorisé à bord de l'aéronef
	Défaut dans la fouille/vérification de sûreté de l'aéronef
	Défaut dans les mesures de protection des aéronefs, y compris les lieux où les aéronefs sont stationnés pendant la nuit
	Découverte ou utilisation d'un article prohibé/EEI/EII dans la cabine ou la soute de l'aéronef
Mesures de sûreté à bord de l'aéronef	Passager indiscipliné [à considérer pour les niveaux 3 et 4 (voir le Manuel de sûreté de l'aviation de l'OACI), à signaler uniquement]
	Défaut dans le processus/la protection d'accès au poste de pilotage
	Découverte ou utilisation d'un article prohibé/EEI/DII
	Attaque CBR
	Détournement en vol
	Alerte à la bombe en vol
Fret et courrier	Accès non autorisé à la zone d'inspection/filtrage du fret
	Défaut dans le processus d'inspection/filtrage
	Découverte ou utilisation d'un article prohibé/EEI/EII
	Défaut de protection du fret sécurisé
	Signe d'altération du fret sécurisé
	Défaut dans le processus d'autorisation

Classe ([1])	Catégorie ([2])
	Activité suspecte
	Notification “Ne pas charger” dans le cadre du régime PLACI
Contrôle de la circulation aérienne	Attaque armée contre une installation de contrôle de la circulation aérienne (ATC)
	Destruction ou détérioration d’aides à la navigation aérienne
	Accès non autorisé
Information et technologies numériques	Attaque contre un ou plusieurs systèmes aéronautiques
	Attaque contre un ou plusieurs systèmes de gestion du trafic aérien (ATM)
	Attaque contre un ou plusieurs systèmes aéroportuaires
	Attaque contre d’autres systèmes et données critiques
Système d’aéronef sans équipage à bord (UAS)	Intrusion dans un espace aérien contrôlé
Aéronef sans équipage à bord (UAV)	Quasi-collision/rapprochement avec un aéronef en vol
Système d’aéronef télépiloté (RPAS)	Impact/collision avec un aéronef en vol
	Observation depuis un aéronef/un aéroport
	Menace pour un aéronef par un aéronef sans équipage à bord (UAV)
	Menace pour les infrastructures aéroportuaires par un UAV
	Menace pour les passagers par un UAV
Armes utilisables à distance de sécurité (MANPADS, etc.)	Attaque contre un aéronef ou une installation aéroportuaire
	Observation signalée
Lasers	Attaque contre un aéronef ou une installation aéroportuaire
	Observation signalée
	Activité suspecte
Informations relatives à la sûreté de l’aviation	Déficience dans la protection des informations sensibles en matière de sûreté de l’aviation
	Perte d’intégrité et de disponibilité des systèmes d’information
Aviation générale/aéroclubs	Accès non autorisé
	Découverte d’un article prohibé/EEI/EII

([1]) Classe: décrit le sujet auquel l’incident de sûreté se rapporterait, par exemple “contrôles d’accès”, “bagages de soute” ou “fret/courrier”. Les identifiants choisis sont déjà couramment utilisés dans l’annexe 17 de l’OACI et dans le manuel de sûreté de l’aviation civile (doc. 8973); les entités devraient pouvoir s’y référer facilement et ils devraient être pertinents pour les évaluations effectuées par les autorités.

([2]) Catégorie: donne une description plus précise de l’incident de sûreté concerné. Les catégories diffèrent d’une classe à l’autre, car les éventuels incidents de sûreté varient en fonction du processus de sûreté de l’aviation auquel ils se rapportent. Par exemple, la classe “protection de l’aéronef au sol” inclut la catégorie “déficience dans la fouille de sûreté/la vérification de sûreté de l’aéronef”, tandis que la classe “bagages de soute” inclut la catégorie “déficience dans la protection des bagages de soute inspectés/filtrés”. Il existerait également une catégorie “autres” pour les incidents qui peuvent s’avérer trop rares pour justifier une catégorie distincte ou qui peuvent être considérés comme une nouvelle menace ou une nouvelle vulnérabilité. Toutefois, cette option ne devrait être utilisée que lorsque aucune des autres catégories ne semble convenir.»