Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►B

RÈGLEMENT (UE) Nº 185/2010 DE LA COMMISSION

du 4 mars 2010

fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

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

(JO L 55 du 5.3.2010, p. 1)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►M1	Règlement (UE) nº 357/2010 de la Commission du 23 avril 2010	L 105	10	27.4.2010
►M2	Règlement (UE) nº 358/2010 de la Commission du 23 avril 2010	L 105	12	27.4.2010
►M3	Règlement (UE) nº 573/2010 de la Commission du 30 juin 2010	L 166	1	1.7.2010
►M4	Règlement (UE) nº 983/2010 de la Commission du 3 novembre 2010	L 286	1	4.11.2010
►M5	Règlement (UE) nº 334/2011 de la Commission du 7 avril 2011	L 94	12	8.4.2011
►M6	Règlement d'exécution (UE) nº 859/2011 de la Commission du 25 août 2011	L 220	9	26.8.2011
►M7	Règlement d'exécution (UE) nº 1087/2011 de la Commission du 27 octobre 2011	L 281	12	28.10.2011
►M8	Règlement d'exécution (UE) nº 1147/2011 de la Commission du 11 novembre 2011	L 294	7	12.11.2011
►M9	Règlement d'exécution (UE) nº 173/2012 de la Commission du 29 février 2012	L 59	1	1.3.2012
►M10	Règlement d'exécution (UE) nº 711/2012 de la Commission du 3 août 2012	L 209	1	4.8.2012
►M11	Règlement d'exécution (UE) nº 1082/2012 de la Commission du 9 novembre 2012	L 324	25	22.11.2012
►M12	Règlement d'exécution (UE) nº 104/2013 de la Commission du 4 février 2013	L 34	13	5.2.2013
►M13	Règlement d'exécution (UE) nº 189/2013 de la Commission du 5 mars 2013	L 62	17	6.3.2013
►M14	Règlement d'exécution (UE) nº 246/2013 de la Commission du 19 mars 2013	L 77	8	20.3.2013
►M15	Règlement d'exécution (UE) nº 654/2013 de la Commission du 10 juillet 2013	L 190	1	11.7.2013

▼B

RÈGLEMENT (UE) Nº 185/2010 DE LA COMMISSION

du 4 mars 2010

fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes 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 4, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

(1) Conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 300/2008, la Commission doit adopter des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes visées à l'article 4, paragraphe 1, et des mesures de portée générale complétant les normes de base communes visées à l'article 4, paragraphe 2, de ce règlement.

(2) Si elles contiennent des mesures de sûreté sensibles, ces mesures doivent être considérées comme des informations classifiées UE au sens de la décision 2001/844/CE, CECA, Euratom de la Commission du 29 novembre 2001 modifiant son règlement intérieur ([2]), comme le prévoit l'article 18, point a), du règlement (CE) nº 300/2008 et ne doivent donc pas être publiées. Il y a lieu d'adopter ces mesures au moyen d'une décision distincte ayant pour destinataires les États membres.

(3) Le règlement (CE) nº 300/2008 s'applique dans tous ses éléments à partir de la date précisée dans les règles de mise en œuvre adoptées conformément aux procédures visées à l'article 4, paragraphes 2 et 3, de ce règlement, et au plus tard le 29 avril 2010. Le présent règlement doit donc s'appliquer à partir du 29 avril 2010 afin d'harmoniser l'application du règlement (CE) nº 300/2008 et ses dispositions d'applications.

(4) Des méthodes, y compris des technologies, de détection des explosifs liquides seront développées à terme. Sur la base des développements technologiques et des expériences pratiques tant au niveau communautaire que planétaire, la Commission formulera des propositions, le cas échéant, de révision des dispositions technologiques et opérationnelles concernant l'inspection/le filtrage des liquides, aérosols et gels.

(5) Les règlements de la Commission (CE) nº 1217/2003 du 4 juillet 2003 arrêtant les spécifications communes des programmes nationaux de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile ([3]), (CE) nº 1486/2003 du 22 août 2003 définissant les modalités des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ([4]), (CE) nº 1138/2004

([1]) JO L 97 du 9.4.2008, p. 72.
([2]) JO L 317 du 3.12.2001, p. 1.
([3]) JO L 169 du 8.7.2003, p. 44.
([4]) JO L 213 du 23.8.2003, p. 3.

▼B

du 21 juin 2004 établissant une définition commune des parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé dans les aéroports [1] et (CE) 820/2008 du 8 août 2008 fixant des mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne [2], qui mettaient tous en œuvre le règlement (CE) nº 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile [3], doivent donc être abrogés.

(6) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité pour la sûreté de l'aviation civile, institué en vertu de l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 300/2008,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objectif

Le présent règlement fixe des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes de protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite mettant en péril la sûreté de celle-ci, ainsi que des mesures générales complétant les normes de base communes.

Article 2

Règles de mise en œuvre

1. Les mesures visées à l'article 1er figurent à l'annexe.

2. Conformément à l'article 10, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 300/2008, les programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile tiennent dûment compte du présent règlement.

Article 3

Abrogation

Les règlements (CE) nº 1217/2003, (CE) nº 1486/2003, (CE) nº 1138/2004 et (CE) nº 820/2008 sont abrogés avec effet au 29 avril 2010.

Article 4

Entrée en vigueur

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

Il s'applique à compter du 29 avril 2010.

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

[1] JO L 221 du 22.6.2004, p. 6.
[2] JO L 221 du 19.8.2008, p. 8.
[3] JO L 355 du 30.12.2002, p. 1.

▼B

ANNEXE

1. SÛRETÉ DANS LES AÉROPORTS

1.0. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1.0.1. Sauf indication contraire, l'autorité, l'exploitant d'aéroport, le transporteur aérien ou l'entité responsable conformément au programme national de sûreté de l'aviation civile tel que visé à l'article 10 du règlement (CE) nº 300/2008 doit veiller à la mise en œuvre de mesures énoncées dans le présent chapitre.

1.0.2. Aux fins du présent chapitre, un aéronef, un bus, un chariot à bagages ou tout autre moyen de transport, ainsi qu'un passage ou une passerelle télescopique sont également considérés comme une partie d'un aéroport.

Aux fins du présent chapitre, on entend par «bagage sécurisé» un bagage de soute en partance qui a été soumis à l'inspection/au filtrage et qui est protégé physiquement de façon à empêcher l'introduction d'objets dans le bagage.

1.0.3. Sans préjudice des critères conditionnant les dérogations définies dans le règlement (CE) nº 272/2009, l'autorité compétente peut admettre des procédures spéciales de sûreté ou des exemptions en relation avec la protection et la sûreté des zones côté piste dans les aéroports les jours où un maximum de huit vols en partance sont programmés, pour autant qu'un seul aéronef soit chargé, déchargé, embarqué ou débarqué à tout moment dans la partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé ou à un aéroport hors du champ d'application du point 1.1.3.

1.1. EXIGENCES EN MATIÈRE DE PLANIFICATION AÉROPORTUAIRE

1.1.1. **Limites**

1.1.1.1. Les limites entre le côté ville, le côté piste, les zones de sûreté à accès réglementé, les parties critiques et, le cas échéant, les zones délimitées, doivent être clairement identifiables dans chaque aéroport, de façon à permettre la prise de mesures de sûreté appropriées dans chacune de ces zones.

1.1.1.2. La limite entre le côté ville et le côté piste doit revêtir la forme d'un obstacle physique clairement visible pour le public et qui interdit tout accès aux personnes non autorisées.

1.1.2. **Zones de sûreté à accès réglementé**

1.1.2.1. Les zones de sûreté à accès réglementé comprennent au moins les éléments suivants:

a) une partie d'un aéroport à laquelle ont accès les passagers en partance ayant subi une inspection/un filtrage; et

b) une partie d'un aéroport dans laquelle des bagages de soute en partance ayant subi une inspection/un filtrage peuvent passer ou être gardés, sauf s'il s'agit de bagages sécurisés; et

c) une partie d'un aéroport désignée pour le stationnement d'aéronefs en vue de leur embarquement ou débarquement.

1.1.2.2. Une partie d'un aéroport est considérée comme une zone de sûreté à accès réglementé au moins pendant le laps de temps au cours duquel les activités visées au point 1.1.2.1 ont lieu.

Lorsqu'une zone de sûreté à accès réglementé est établie, une fouille de sûreté des parties qui pourraient avoir été contaminées est réalisée immédiatement avant l'établissement de cette zone, afin d'obtenir une assurance raisonnable que la zone en cause ne contient pas d'articles prohibés. La présente exigence est considérée satisfaite dans le cas d'aéronefs soumis à une fouille de sûreté.

▼B

1.1.2.3. Lorsque des personnes non autorisées peuvent avoir eu accès à des zones de sûreté à accès réglementé, une fouille de sûreté des parties qui pourraient avoir été contaminées est réalisée dès que possible afin d'obtenir une assurance raisonnable qu'aucune partie ne contient d'articles prohibés. La présente exigence est considérée satisfaite dans le cas d'aéronefs soumis à une fouille de sûreté.

1.1.3. **Parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé**

1.1.3.1. Des parties critiques sont établies dans les aéroports où plus de quarante personnes détiennent un titre de circulation aéroportuaire donnant accès aux zones de sûreté à accès réglementé.

1.1.3.2. Les parties critiques comprennent au moins les éléments suivants:

a) toutes les parties d'un aéroport auxquelles ont accès les passagers en partance ayant subi une inspection/un filtrage; et

b) toutes les parties d'un aéroport dans lesquelles des bagages de soute en partance ayant subi une inspection/un filtrage peuvent passer ou être gardés, sauf s'il s'agit de bagages sécurisés.

Une partie d'un aéroport est considérée comme une partie critique au moins pendant le laps de temps au cours duquel les activités visées aux points a) et b) ont lieu.

1.1.3.3. Lorsqu'une partie critique est établie, une fouille de sûreté des parties qui pourraient avoir été contaminées est réalisée immédiatement avant l'établissement de cette zone, afin d'obtenir une assurance raisonnable que la partie en cause ne contient pas d'articles prohibés. La présente exigence est considérée satisfaite dans le cas d'aéronefs soumis à une fouille de sûreté.

▼M9

1.1.3.4. Lorsque des personnes ou passagers et des membres d'équipage en provenance de pays tiers ne figurant pas à l'appendice 4-B qui n'ont pas subi d'inspection/de filtrage peuvent avoir eu accès à des parties critiques, une fouille de sûreté des parties qui pourraient avoir été contaminées est réalisée dès que possible afin d'obtenir une assurance raisonnable que la partie en cause ne contient pas d'articles prohibés.

Les dispositions du paragraphe 1 sont réputées satisfaites dans le cas d'aéronefs soumis à une fouille de sûreté.

Le paragraphe 1 ne s'applique pas lorsque des personnes relevant des points 1.3.2 et 4.1.1.7 ont eu accès à des parties critiques.

En ce qui concerne les passagers et les membres d'équipage en provenance de pays tiers autres que ceux énumérés à l'appendice 4-B, le paragraphe 1 s'applique uniquement aux parties critiques qui sont utilisées pour les bagages de soute ayant subi une inspection/filtrage et/ou pour les passagers en partance ayant subi une inspection/un filtrage qui ne partent pas à bord du même avion que ces passagers et membres d'équipage.

▼B

1.2. CONTRÔLE DES ACCÈS

1.2.1. **Accès au côté piste**

1.2.1.1. L'accès au côté piste n'est autorisé qu'aux personnes et aux véhicules qui ont une raison légitime de s'y trouver.

1.2.1.2. Toute personne doit être munie d'une autorisation pour être admise côté piste.

1.2.1.3. Pour se voir autoriser l'accès au côté piste, tout véhicule doit disposer d'un laissez-passer.

▼B

1.2.1.4. Les personnes qui se trouvent côté piste doivent présenter leur autorisation sur demande aux fins du contrôle.

1.2.2. **Accès aux zones de sûreté à accès réglementé**

1.2.2.1. L'accès aux zones de sûreté à accès réglementé n'est autorisé qu'aux personnes et aux véhicules qui ont une raison légitime de s'y trouver.

1.2.2.2. Pour se voir autoriser l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé, toute personne doit présenter une des autorisations suivantes:

a) une carte d'embarquement valable ou un équivalent; ou

b) un certificat de membre d'équipage valable; ou

c) un titre de circulation aéroportuaire valable; ou

d) une carte d'identité valable établie par l'autorité nationale compétente; ou

e) une carte d'identité valable établie par une autorité de contrôle et reconnue par l'autorité nationale compétente.

▼M9

À titre d'alternative, l'accès peut aussi être autorisé après identification certaine par vérification des données biométriques.

▼B

1.2.2.3. Tout véhicule doit présenter un laissez-passer en cours de validité pour être admis dans les zones de sûreté à accès réglementé.

1.2.2.4. La carte d'embarquement (ou un équivalent) visée au point 1.2.2.2 a) doit être contrôlée avant d'accorder l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé afin d'obtenir une assurance raisonnable qu'elle est valable.

Les cartes visées aux points 1.2.2.2 b) à e) doivent être contrôlées avant d'accorder l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé afin d'obtenir une assurance raisonnable qu'elle est valable et que la personne qui la présente en est bien le titulaire.

▼M9

En cas d'identification biométrique, la vérification doit garantir que la personne demandant l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé est titulaire d'une des autorisations mentionnées au point 1.2.2.2 et que cette autorisation est valable et n'a pas été invalidée.

▼B

1.2.2.5. Afin d'éviter l'accès non autorisé aux zones de sûreté à accès réglementé, les points d'accès à ces zones doivent être contrôlés par:

a) un système électronique qui limite l'accès à une personne à la fois; ou

b) des personnes autorisées qui mettent en œuvre un contrôle d'accès.

1.2.2.6. Le laissez-passer de tout véhicule doit être contrôlé avant d'accorder l'accès de ce véhicule aux zones de sûreté à accès réglementé afin de s'assurer qu'il est valable et concerne bien le véhicule présenté.

1.2.2.7. L'accès aux zones de sûreté à accès réglementé est également soumis aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

1.2.3. **Exigences applicables aux certificats de membre d'équipage communautaires et aux titres de circulation aéroportuaires**

1.2.3.1. Un certificat de membre d'équipage employé par un transporteur aérien communautaire et un titre de circulation aéroportuaire ne peuvent être délivrés qu'à une personne ayant un besoin opérationnel et ayant subi avec succès une vérification de ses antécédents conformément au point 11.1.3.

▼B

1.2.3.2. Ces certificats et titres de circulation doivent être délivrés pour une période ne dépassant pas cinq années.

1.2.3.3. Le certificat ou le titre de circulation d'une personne qui n'a pas subi avec succès une vérification de ses antécédents doit être immédiatement retiré.

1.2.3.4. Le certificat ou le titre de circulation doit être porté en permanence à un endroit visible, au moins tant que le titulaire se trouve dans des zones de sûreté à accès réglementé.

Une personne qui ne porte pas son titre de circulation dans les zones de sûreté à accès réglementé autres que les zones où des passagers sont présents doit être invitée à présenter son titre de circulation par les personnes responsables de l'application du point 1.5.1 c), et signalée, le cas échéant.

1.2.3.5. Le certificat ou le titre de circulation doit être retourné immédiatement à l'entité qui l'a délivrée, dans les cas suivants:

a) à la demande de l'entité qui l'a délivré; ou

b) à la fin de l'engagement; ou

c) lors d'un changement d'employeur; ou

d) lors d'un changement dans le besoin d'avoir accès aux zones concernées par l'autorisation; ou

e) à l'expiration du certificat ou du titre de circulation; ou

f) lors du retrait du certificat ou du titre de circulation.

1.2.3.6. L'entité qui a délivré le certificat ou le titre de circulation doit être notifiée immédiatement en cas de perte, de vol ou de non-retour du certificat ou du titre.

1.2.3.7. Un titre de circulation électronique doit être immédiatement désactivé à son retour, expiration, retrait ou sur notification de perte, de vol ou de non-retour.

1.2.3.8. Les certificats de membre d'équipage communautaires et les titres de circulation aéroportuaires sont également soumis aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

1.2.4. **Exigences supplémentaires applicables aux certificats de membres d'équipage communautaires**

1.2.4.1. Un certificat de membre d'équipage employé par un transporteur aérien communautaire doit comporter:

a) le nom et la photographie du titulaire; et

b) le nom du transporteur aérien; et

c) Le mot anglais «crew», cinq ans, au plus tard, après l'entrée en vigueur du présent règlement; et

d) la date d'expiration, cinq ans, au plus tard, après l'entrée en vigueur du présent règlement.

1.2.5. **Exigences supplémentaires applicables aux titres de circulation aéroportuaires**

1.2.5.1. Un titre de circulation aéroportuaire comporte:

a) le nom et la photographie du titulaire; et

b) le nom de l'employeur du titulaire, sauf programmation électronique; et

c) le nom de l'entité qui a délivré le titre ou de l'aéroport; et

d) les domaines auxquels le titulaire est autorisé à accéder; et

▼B

e) la date d'expiration, sauf programmation électronique.

Les noms et domaines accessibles peuvent être remplacés par une identification équivalente.

1.2.5.2. Afin d'empêcher l'utilisation frauduleuse des titres de circulation aéroportuaires, il faut mettre place un système donnant une assurance raisonnable que toute tentative d'utilisation de titres perdus, volés ou non retournés soit détectée. Une suite appropriée doit être donnée à la détection de la perte, du vol ou du non-retour d'un laissez-passer.

1.2.6. **Exigences applicables aux laissez-passer pour véhicule**

1.2.6.1. Un laissez-passer pour véhicule ne peut être délivré qu'une fois établi qu'il correspond à une nécessité opérationnelle.

1.2.6.2. Un laissez-passer pour véhicule doit concerner un véhicule particulier et indiquer:

a) les zones auxquelles il donne accès; et

b) la date d'expiration.

Les laissez-passer électroniques sont dispensés de l'indication visuelle des zones auxquelles peut accéder le véhicule et de la date d'expiration, pour autant que ces données soient lisibles par voie électronique et soient contrôlées avant de donner accès aux zones de sûreté.

1.2.6.3. Un laissez-passer électronique pour véhicule doit être fixé sur le véhicule d'une façon qui garantisse qu'il n'est pas transférable.

1.2.6.4. Le laissez-passer pour véhicule doit être placé de manière bien visible lorsque le véhicule se trouve côté piste.

1.2.6.5. Le laissez-passer doit être retourné immédiatement à l'entité qui l'a délivré dans les cas suivants:

a) à la demande de l'entité qui a délivré le laissez-passer; ou

b) lorsque le véhicule n'est plus utilisé pour accéder au côté piste; ou

c) à l'expiration du laissez-passer, sauf s'il est automatiquement invalidé.

1.2.6.6. L'entité qui a délivré le laissez-passer doit être notifiée immédiatement en cas de perte, de vol ou de non-retour d'un laissez-passer pour véhicule.

1.2.6.7. Un laissez-passer électronique doit être immédiatement désactivé à son retour, à son expiration ou sur notification de perte, de vol ou de non-retour.

1.2.6.8. Afin d'empêcher l'utilisation frauduleuse des laissez-passer pour véhicule, il faut mettre en place un système donnant une assurance raisonnable que toute tentative d'utilisation d'un laissez-passer perdu, volé ou non retourné soit détectée et qu'une suite appropriée soit donnée en pareil cas.

▼M9

1.2.6.9. Les véhicules qui sont uniquement utilisés dans une zone côté piste et ne sont pas autorisés à circuler sur la voie publique peuvent être exemptés de l'application des points 1.2.6.2 à 1.2.6.8 à condition de porter une inscription extérieure indiquant distinctement qu'il s'agit de véhicules opérationnels utilisés dans cet aéroport.

▼B

1.2.7. **Accès accompagné**

1.2.7.1. Les membres d'équipage autres que les titulaires d'un titre de circulation aéroportuaire valable doivent être accompagnés en permanence lorsqu'ils se trouvent dans des zones de sûreté à accès réglementé autres que:

a) les zones où des passagers peuvent se trouver; et

b) les zones situées à proximité immédiate de l'aéronef à bord duquel ils sont arrivés ou vont partir; et

c) les zones désignées pour les équipages ►M9 ; et ◄

▼M9

d) les distances entre le terminal ou le point d'accès et l'aéronef à bord duquel les membres d'équipage sont arrivés ou partiront.

▼B

1.2.7.2. À titre exceptionnel, une personne peut être exemptée des exigences du point 1.2.5.1 ainsi que des obligations concernant les vérifications de ses antécédents, à condition qu'elle soit accompagnée en permanence dans les zones de sûreté à accès réglementé.

1.2.7.3. Un accompagnant doit:

a) détenir un titre de circulation valable tel que visé au point 1.2.2.2 c), d) ou e); et

b) être autorisée à accompagner dans des zones de sûreté à accès réglementé; et

c) avoir en permanence à portée directe du regard la ou les personnes accompagnées; et

d) veiller de façon raisonnable à ce qu'aucun manquement à la sûreté ne soit commis par la ou les personnes accompagnées.

1.2.7.4. Un véhicule peut être exempté des exigences du point 1.2.6, à condition qu'il soit accompagné en permanence côté piste.

1.2.8. **Autres exemptions**

Les autres exemptions sont soumises aux dispositions prévues dans une décision distincte de la Commission.

1.3. INSPECTION/FILTRAGE DES PERSONNES AUTRES QUE LES PASSAGERS ET DES OBJETS QU'ELLES TRANSPORTENT

▼M10

1.3.1. **Inspection/filtrage des personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent**

1.3.1.1. Les personnes autres que les passagers sont soumises à une inspection/un filtrage au moyen:

a) d'une palpation; ou

b) du franchissement d'un portique de détection de métaux; ou

c) de chiens détecteurs d'explosifs; ou

d) d'un équipement de détection de traces d'explosifs; ou

e) de scanners de sûreté n'utilisant pas de rayonnements ionisants; ou

▼M12

f) d'un équipement de détection de traces d'explosifs associé à un détecteur de métaux portatif.

1.3.1.2. Les points 4.1.1.3 à 4.1.1.6 et les points 4.1.1.10 et 4.1.1.11 s'appliquent à l'inspection/filtrage des personnes autres que les passagers.

▼M10

1.3.1.3. Les chiens détecteurs d'explosifs et l'équipement de détection de traces d'explosifs ne peuvent être utilisés que comme moyens complémentaires d'inspection/de filtrage ou en alternance imprévisible avec la palpation, le franchissement d'un portique de détection de métaux ou les scanners de sûreté.

1.3.1.4. Les objets transportés par des personnes autres que les passagers sont soumis à une inspection/un filtrage au moyen:

a) d'une fouille manuelle; ou

b) d'un équipement radioscopique; ou

c) d'un système de détection des explosifs (EDS); ou

d) de chiens détecteurs d'explosifs; ou

e) d'un équipement de détection de traces d'explosifs.

1.3.1.5. Les points 4.1.2.4 à 4.1.2.7 s'appliquent à l'inspection/au filtrage des articles transportés par des personnes autres que les passagers.

1.3.1.6. Les chiens détecteurs d'explosifs et l'équipement de détection de traces d'explosifs ne peuvent être utilisés que comme moyens complémentaires d'inspection/de filtrage ou en alternance imprévisible avec la fouille manuelle, l'équipement radioscopique ou le système de détection des explosifs (EDS).

1.3.1.7. Les articles énumérés à l'annexe 4-C ne peuvent être transportés que si la personne y est autorisée pour s'acquitter de tâches essentielles au fonctionnement des installations aéroportuaires ou de l'aéronef ou pour assurer des fonctions en vol.

1.3.1.8. Lorsque des personnes autres que des passagers et des objets qu'elles transportent doivent faire l'objet d'une inspection/un filtrage sur une base aléatoire continue, la fréquence doit être déterminée par l'autorité compétente sur la base d'une évaluation du risque.

1.3.1.9. L'inspection/Le filtrage de personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent est également soumis aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

▼B

1.3.2. **Exemptions et procédures spéciales en matière d'inspection/de filtrage**

1.3.2.1. L'autorité compétente peut, pour des raisons objectives, permettre à des personnes autres que les passagers d'être exemptées de l'inspection/du filtrage ou d'être soumises à des procédures spéciales d'inspection/de filtrage, pour autant qu'elles soient accompagnées par une personne autorisée à accompagner conformément au point 1.2.7.3.

1.3.2.2. Les personnes autres que les passagers soumises à une inspection/un filtrage qui quittent temporairement des parties critiques peuvent être exemptées de l'inspection/du filtrage à leur retour, à condition qu'elles aient été sous l'observation constante de personnes autorisées, de manière suffisante pour avoir une assurance raisonnable qu'elles n'introduisent pas d'articles prohibés dans ces parties critiques.

1.3.2.3. Les exemptions et les procédures spéciales d'inspection/de filtrage sont également assujetties aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

1.4. CONTRÔLE DES VÉHICULES

1.4.1. **Véhicules entrant dans des parties critiques**

1.4.1.1. Tous les véhicules doivent être examinés avant d'entrer dans des parties critiques. Ils doivent être protégés contre toute intervention illicite après l'examen préalable et jusqu'à l'entrée dans des parties critiques.

1.4.1.2. Le conducteur et les autres occupants ne doivent pas être à bord du véhicule lors des opérations de contrôle. Ils doivent emporter leurs effets personnels hors du véhicule en vue de leur inspection/filtrage.

1.4.1.3. Des méthodes doivent être définies pour assurer le caractère aléatoire de la sélection des zones à examiner.

▼B

1.4.1.4. Les véhicules qui pénètrent dans des parties critiques sont également soumis aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

1.4.2. **Véhicules entrant dans les zones de sûreté à accès réglementé autres que les parties critiques**

1.4.2.1. Le conducteur et les autres occupants ne doivent pas être à bord du véhicule lors des opérations de contrôle. Ils doivent emporter leurs effets personnels hors du véhicule en vue de leur inspection/filtrage.

1.4.2.2. Des méthodes doivent être définies pour assurer le caractère aléatoire de la sélection des véhicules et des zones à examiner.

1.4.2.3. Les véhicules qui pénètrent des zones de sûreté à accès réglementé autres que les parties critiques sont également soumis aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

1.4.3. **Méthodes de contrôle**

1.4.3.1. Une fouille manuelle doit comporter la vérification manuelle complète des zones sélectionnées, y compris leur contenu, afin d'obtenir une assurance raisonnable qu'elles ne contiennent pas d'articles prohibés.

1.4.3.2. Les méthodes suivantes ne peuvent être utilisées que comme moyens complémentaires de contrôle:

a) chiens détecteurs d'explosifs; et

b) équipement de détection de traces d'explosifs.

1.4.3.3. Les méthodes de contrôle sont également soumises aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

1.4.4. **Exemptions et procédures spéciales de contrôle**

1.4.4.1. L'autorité compétente peut pour des raisons objectives, permettre à des véhicules d'être exemptés du contrôle ou d'être soumis à des procédures spéciales de contrôle, pour autant qu'ils soient sous l'escorte d'une personne autorisée à escorter conformément au point 1.2.7.3.

1.4.4.2. Les exemptions et les procédures spéciales de contrôle sont également assujetties aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

1.5. SURVEILLANCE, RONDES ET AUTRES CONTRÔLES PHYSIQUES

1.5.1. Une surveillance ou des rondes doivent être organisées afin de surveiller:

a) les limites entre côté ville, côté piste, zones de sûreté à accès réglementé, parties critiques et, le cas échéant, zones délimitées; et

b) les zones du terminal, et leurs environs, qui sont accessibles au public, y compris les zones de stationnement et les voies de circulation automobile; et

c) le port et la validité des titres de circulation pour les personnes présentes dans les zones de sûreté à accès réglementé autres que les zones où des passagers sont présents; et

d) l'affichage et la validité des laissez-passer pour les véhicules présents côté piste; et

e) les bagages de soute, le fret et le courrier, les approvisionnements de bord ainsi que le courrier et le matériel des transporteurs aériens en attente de chargement dans des parties critiques.

▼M9

1.5.2. La fréquence et les moyens mis en œuvre de surveillance et de rondes doivent être fondés sur une évaluation des risques et être agréés par l'autorité compétente. Ils tiennent compte des éléments suivants:

a) la taille de l'aéroport, notamment le nombre et la nature des opérations; et

▼M9

b) l'organisation spatiale de l'aéroport, en particulier les relations entre les zones établies à l'aéroport; et

c) les possibilités et les limites des moyens mis en œuvre pour la surveillance et les rondes.

Les parties de l'évaluation du risque qui concernent la fréquence et les moyens mis en œuvre pour la surveillance et les rondes doivent être, sur demande, communiquées par écrit aux fins des contrôles de conformité.

▼B

1.5.3. La surveillance et les rondes ne doivent pas suivre un schéma prévisible. La validité des titres de circulation doit être contrôlée par sondage.

1.5.4. Des mesures sont mises en place afin d'empêcher tout individu de franchir les points de contrôle de sûreté et, dans le cas où cela se produirait, de pouvoir y parer rapidement et d'en maîtriser les conséquences, afin de rétablir la situation.

2. ZONES DÉLIMITÉES DES AÉROPORTS

Aucune disposition dans le présent règlement.

3. SÛRETÉ DES AÉRONEFS

3.0. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

3.0.1. Sauf indication contraire, un transporteur aérien doit veiller à la mise en œuvre des mesures fixées dans le présent chapitre en ce qui concerne ses aéronefs.

3.0.2. Les pays tiers où les normes de sûreté appliquées sont reconnues équivalentes aux normes de base communes en ce qui concerne la sûreté des aéronefs sont énumérés à l'annexe 3-B.

3.0.3. Un aéronef ne doit pas faire l'objet d'un contrôle de sûreté. Il doit faire l'objet d'une fouille de sûreté conformément au point 3.1

3.0.4. Un transporteur aérien peut, sur demande, être informé par l'exploitant d'aéroport qu'un aéronef lui appartenant se trouve ou non dans une partie critique. En cas de doute, l'aéronef sera réputé se trouver dans une partie autre qu'une partie critique.

3.0.5. Lorsqu'une zone n'est plus considérée comme une partie critique du fait d'un changement de la situation en matière de sûreté, l'aéroport doit en informer les transporteurs concernés.

3.1. FOUILLE DE SÛRETÉ DES AÉRONEFS

3.1.1. **Cas dans lesquels une fouille de sûreté doit être effectuée**

3.1.1.1. Un aéronef doit faire l'objet d'une fouille de sûreté à chaque fois qu'il y a lieu de croire que des personnes non autorisées y ont eu accès.

3.1.1.2. Une fouille de sûreté d'un aéronef doit consister en l'examen de zones définies d'un aéronef telles que prévues dans une décision distincte de la Commission.

3.1.1.3. Un aéronef arrivant dans une partie critique en provenance d'un pays tiers qui ne figure pas dans l'annexe 3-B doit faire l'objet d'une fouille de sûreté à un moment quelconque après le débarquement des passagers et/ou le déchargement de la soute.

▼B

3.1.1.4. Un aéronef arrivant en provenance d'un État membre où il était en transit après être arrivé en provenance d'un pays tiers qui ne figure pas dans l'annexe 3-B doit être considéré comme un aéronef en provenance d'un pays tiers.

3.1.1.5. L'opportunité d'une fouille de sûreté d'un aéronef est également soumise aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

3.1.2. **Modalités de la fouille de sûreté d'un aéronef**

Les modalités de la fouille de sûreté d'un aéronef sont soumises aux dispositions prévues dans une décision distincte de la Commission.

3.1.3. **Informations relatives à la fouille de sûreté d'un aéronef**

Les informations suivantes relatives à la fouille de sûreté d'un aéronef d'un vol en partance doivent être enregistrées et conservées en un lieu non situé à bord de l'aéronef pendant la durée du vol ou pendant vingt-quatre heures si cette durée est supérieure:

— numéro du vol, et

— destination, et

— origine du vol précédent, et

— indication de l'exécution ou non d'une fouille de sûreté de l'aéronef.

Lorsqu'une fouille de sûreté a été effectuée, les informations suivantes sont ajoutées:

— date et heure d'exécution de la fouille de sûreté, et

— nom et signature de la personne responsable de l'exécution de la fouille de sûreté.

3.2. PROTECTION DES AÉRONEFS

3.2.1. **Protection des aéronefs — généralités**

3.2.1.1. Quel que soit l'emplacement où stationne un aéronef dans un aéroport, il doit être protégé contre tout accès non autorisé par l'une des mesures suivantes:

a) veiller à ce que les personnes cherchant à obtenir un accès non autorisé soient rapidement contrôlées; ou

b) fermer les portes externes; lorsqu'un aéronef se trouve dans une partie critique, les portes externes qui ne sont pas accessibles à partir du sol sont considérées comme fermées si les moyens d'accès ont été retirés et placés à une distance suffisante de l'aéronef pour en interdire raisonnablement l'accès; ou

c) disposer de moyens électroniques permettant de détecter immédiatement tout accès non autorisé.

3.2.1.2. Le point 3.2.1.1 ne s'applique pas à un aéronef stationné dans un hangar fermé ou protégé par d'autres moyens contre un accès non autorisé.

3.2.2. **Protection additionnelle des aéronefs aux portes extérieures fermées qui se trouvent dans une partie autre qu'une partie critique**

3.2.2.1. Lorsque les portes extérieures sont fermées et que l'aéronef se trouve dans une partie autre qu'une partie critique, chaque porte extérieure doit également:

a) être à distance des moyens d'accès; ou

b) être scellée; ou

▼B

c) être verrouillée; ou

d) être sous surveillance.

Le point a) ne s'applique pas aux portes accessibles depuis le sol.

3.2.2.2. Lorsque des moyens d'accès sont retirés des portes qui ne sont pas accessibles depuis le sol, ils doivent être placés à une distance suffisante de l'aéronef afin d'en interdire raisonnablement l'accès.

3.2.2.3. Lorsque les portes extérieures sont verrouillées, seules les personnes auxquelles des nécessités opérationnelles l'imposent pourront les déverrouiller.

3.2.2.4. Lorsque les portes extérieures sont sous surveillance, tout accès non autorisé à l'aéronef doit être immédiatement détecté.

3.2.2.5. La protection des aéronefs aux portes extérieures fermées qui se trouvent dans une partie autre qu'une partie critique est également soumise aux dispositions additionnelles dans une décision distincte de la Commission.

APPENDICE 3-A

FOUILLE DE SÛRETÉ DES AÉRONEFS

Les dispositions détaillées concernant la fouille de sûreté d'un aéronef sont fixées dans une décision distincte de la Commission.

APPENDICE 3-B

SÛRETÉ DES AÉRONEFS

PAYS TIERS RECONNUS COMME APPLIQUANT DES NORMES DE SÛRETÉ ÉQUIVALENTES AUX NORMES DE BASE COMMUNES

En ce qui concerne la sûreté des aéronefs, les pays tiers suivants ont été reconnus comme appliquant des normes de sûreté équivalentes aux normes de base communes:

▼M4

États-Unis d'Amérique

Si la Commission dispose d'informations indiquant que les normes de sûreté appliquées par le pays tiers, qui ont une incidence significative sur les niveaux généraux de sûreté aérienne dans l'Union, ne sont plus équivalentes aux normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile de l'Union, elle en informe sans délai les autorités compétentes des États membres.

Lorsque la Commission dispose d'informations concernant des actions, et notamment des mesures compensatoires, confirmant que l'équivalence des normes appliquées par le pays tiers dans le domaine de la sûreté a été rétablie, elle en informe sans délai les autorités compétentes des États membres.

▼B

4. **PASSAGERS ET BAGAGES DE CABINE**

4.0. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

4.0.1. Sauf indication contraire, l'autorité, l'exploitant d'aéroport, le transporteur aérien ou l'entité responsable, conformément au programme national de sûreté de l'aviation civile tel que visé à l'article 10 du règlement (CE) n° 300/2008, doit veiller à la mise en œuvre des mesures énoncées dans le présent chapitre.

4.0.2. Les pays tiers où les normes de sûreté appliquées sont reconnues équivalentes aux normes de base communes en ce qui concerne et les passagers et les bagages de cabine sont énumérés à l'appendice 4-B.

▼B

4.0.3. Les passagers et leurs bagages de cabine arrivant en provenance d'un État membre où l'aéronef était en transit après être arrivé en provenance d'un pays tiers qui ne figure pas dans l'annexe 4-B doivent être considérés comme des passagers et des bagages de cabine en provenance d'un pays tiers, sauf confirmation que ces passagers et leurs bagages de cabine ont subi une inspection/un filtrage dans cet État membre.

▼M2

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

a) *«liquides, aérosols et gels» (LAG):* les pâtes, lotions, mélanges liquides/solides et le contenu des récipients sous pression tel que pâte dentifrice, gel capillaire, boissons, soupes, sirops, parfum, mousse à raser et autres articles d'une consistance analogue;

b) *«sac à témoin d'intégrité» (STEB):* un sac conforme aux lignes directrices recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale aux fins du contrôle de sûreté;

▼M14

c) *«système de détection d'explosifs liquides» (LEDS):* un équipement permettant de détecter les matières dangereuses visées au point 12.7 de l'annexe de la décision C(2010) 774 de la Commission.

▼B

4.1. INSPECTION/FILTRAGE DES PASSAGERS ET DES BAGAGES DE CABINE

4.1.1. **Inspection/Filtrage des passagers**

▼M8

4.1.1.1. Avant l'inspection/le filtrage, les passagers doivent retirer leurs manteaux et vestes, qui seront inspectés comme des bagages de cabine. L'agent de sûreté peut demander à tout passager de se délester également d'autres éléments, selon les besoins.

4.1.1.2. Les passagers sont soumis à une inspection/un filtrage au moyen:

a) d'une palpation; ou

b) du franchissement d'un portique de détection de métaux; ou

c) de chiens détecteurs d'explosifs en combinaison avec le point a); ou

d) de scanners de sûreté n'utilisant pas de rayonnements ionisants; ou

▼M12

e) d'un équipement de détection de traces d'explosifs associé à un détecteur de métaux portatif.

▼M8

Lorsque l'agent de sûreté ne peut déterminer si un passager transporte ou non des articles prohibés, ce dernier est interdit d'accès aux zones de sûreté ou est à nouveau soumis à une inspection/un filtrage, à la satisfaction de l'agent de sûreté.

▼B

4.1.1.3. Lorsqu'une palpation est effectuée, elle doit permettre d'obtenir une assurance raisonnable que la personne ne transporte pas d'articles prohibés.

4.1.1.4. Lorsque l'alarme d'un portique de détection des métaux se déclenche, la cause doit en être trouvée.

4.1.1.5. Les détecteurs de métaux portatifs peuvent être utilisés uniquement comme moyens complémentaires d'inspection. Ils ne doivent pas remplacer une palpation.

4.1.1.6. Lorsque le transport d'un animal vivant est autorisé dans la cabine d'un aéronef, il fait l'objet d'une inspection/d'un filtrage comme un passager ou comme un bagage de cabine.

▼B

4.1.1.7. L'autorité compétente peut établir des catégories de passagers qui, pour des raisons objectives, doivent faire l'objet de procédures spéciales d'inspection/de filtrage ou qui en sont exemptées. Les États membres informent la Commission des catégories créées.

4.1.1.8. L'inspection/Le filtrage des passagers est également soumise aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

▼M3

4.1.1.9. Des chiens détecteurs d'explosifs peuvent être utilisés uniquement comme moyen supplémentaire d'inspection/filtrage.

▼M8

4.1.1.10. Les conditions minimales suivantes doivent être respectées lorsqu'un scanner de sûreté est utilisé en association avec un examinateur humain, conformément à la définition fournie au point 12.11.1, deuxième alinéa, à des fins d'inspection/de filtrage des passagers:

a) aucun stockage et aucune conservation, copie, impression ou récupération d'images par les scanners de sûreté ne sont autorisés. Une image générée lors de l'inspection/du filtrage peut cependant être conservée pendant la durée nécessaire à son analyse par l'examinateur humain; elle doit être effacée dès qu'il est établi que le passager ne porte aucun objet dangereux. Tout accès non autorisé à une telle image et toute utilisation non autorisée de celle-ci sont prohibés et doivent être empêchés;

b) l'examinateur humain qui analyse l'image doit se trouver dans un espace séparé, de telle sorte qu'il ne soit pas en mesure de voir le passager faisant l'objet de l'inspection/du filtrage;

c) tout dispositif technique permettant de stocker, de copier ou de photographier des images, ou de les enregistrer de quelque autre manière, est interdit dans l'espace séparé où l'image est analysée;

d) l'image ne doit être associée à aucune donnée relative à la personne faisant l'objet de l'inspection/du filtrage. L'anonymat de cette dernière doit être assuré;

e) tout passager est en droit de demander que l'image de son corps soit analysée par un examinateur humain de sexe masculin ou de sexe féminin, selon son choix;

f) l'image doit être floutée ou masquée de manière à empêcher toute reconnaissance du visage du passager.

Les points a) et d) s'appliquent également aux scanners de sûreté munis de dispositifs de détection automatique d'objets dangereux.

Tout passager est en droit de s'opposer à une inspection/un filtrage au moyen d'un scanner de sûreté. Il est alors inspecté/filtré à l'aide d'une méthode alternative comprenant au moins une palpation, conformément à l'appendice 4-A de la décision C(2010) 774 de la Commission. Lorsque l'alarme d'un scanner de sûreté se déclenche, la cause doit en être trouvée.

Préalablement à toute inspection/tout filtrage au moyen d'un scanner de sûreté, les passagers sont informés de la technologie utilisée, des conditions liées à son utilisation et de la possibilité de refuser de s'y soumettre.

▼M12

4.1.1.11. L'utilisation conjointe d'un équipement de détection de traces d'explosifs et d'un détecteur de métaux portatif est limitée aux cas pour lesquels l'agent de sûreté considère la palpation d'une partie donnée de la personne comme inefficiente et/ou non souhaitable.

▼B

4.1.2. **Inspection/filtrage des bagages de cabine**

4.1.2.1. Avant l'inspection/le filtrage, les ordinateurs portables et les autres appareils électriques de grande taille doivent être retirés des bagages de cabine et inspectés séparément.

▼B

4.1.2.2. Avant l'inspection/le filtrage, les liquides, aérosols et gels (LAG) doivent être retirés des bagages de cabine et inspectés séparément, sauf si l'équipement utilisé pour l'inspection/le filtrage des bagages de cabine permet l'inspection de conteneurs LAG à l'intérieur des bagages.

Lorsque les LAG ont été retirés des bagages de cabine, le passager doit présenter:

a) tous les LAG dans des conteneurs individuels d'une capacité maximale de 100 millilitres ou équivalente dans un sac refermable en matière plastique transparent d'une capacité ne dépassant pas 1 litre, le contenu de ce sac devant y prendre place aisément et le sac devant être complètement fermé; et

b) les autres LAG séparément.

4.1.2.3. Les bagages de cabine sont soumis à une inspection/un filtrage au moyen:

a) d'une fouille manuelle; ou

b) d'un équipement radioscopique; ou

c) de systèmes de détection d'explosifs (EDS)

▼M3

d) chiens détecteurs d'explosifs en combinaison avec le point a).

▼B

Lorsque l'agent de sûreté ne peut déterminer si un bagage de cabine contient ou non des articles prohibés, ce dernier est refusé ou est à nouveau soumis à une inspection/un filtrage, à la satisfaction de l'agent de sûreté.

4.1.2.4. Une fouille manuelle de bagages de cabine doit comporter la vérification manuelle complète des bagages, y compris leur contenu, afin d'obtenir une assurance raisonnable qu'ils ne contiennent pas d'articles prohibés.

4.1.2.5. Lorsque des systèmes de radioscopie ou de détection d'explosifs sont utilisés, chaque image doit être visionnée par l'agent de sûreté.

4.1.2.6. Lorsque des systèmes de radioscopie ou de détection d'explosifs sont utilisés, la cause de tout signal d'alarme doit être trouvée, à la satisfaction de l'agent de sûreté, afin d'obtenir une assurance raisonnable qu'aucun article interdit n'est transporté dans la zone de sûreté à accès réglementé ni à bord d'un aéronef.

4.1.2.7. Lorsqu'un système de radioscopie ou de détection d'explosifs est utilisé, tout article dont la densité gêne l'analyse de son contenu par l'agent de sûreté doit être retiré du bagage. Le bagage doit être inspecté à nouveau et l'article doit être inspecté séparément comme un bagage de cabine.

4.1.2.8. Tout bagage dont il apparaît qu'il contient un grand appareil électrique doit être inspecté à nouveau une fois que l'appareil en question a été retiré, celui-ci devant être inspecté séparément.

4.1.2.9. Les chiens détecteurs d'explosifs et les systèmes de détection de traces d'explosifs peuvent être utilisés uniquement comme moyens complémentaires d'inspection.

4.1.2.10. L'autorité compétente peut établir des catégories de bagages à main qui, pour des raisons objectives, doivent faire l'objet de procédures spéciales d'inspection/de filtrage ou qui en sont exemptées. Les États membres informent la Commission des catégories créées.

4.1.2.11. L'autorité compétente peut permettre qu'une valise diplomatique soit exemptée de l'inspection/du filtrage ou fasse l'objet de procédures spéciales de sécurité, pour autant que les exigences de la convention de Vienne sur les relations diplomatiques soient respectées.

▼B

4.1.2.12. L'inspection/Le filtrage des bagages de cabine est également soumise aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

4.1.3. **Inspection/Filtrage des liquides, aérosols et gels (LAG)**

▼M14

_____

▼B

4.1.3.3. L'inspection/Le filtrage des LAG est également soumis aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

▼M2

4.1.3.4. Les LAG transportés par des passagers peuvent être exemptés de l'inspection/filtrage dans les cas suivants:

a) ils sont placés dans des conteneurs individuels d'une capacité maximale de 100 millilitres ou équivalent dans un sac refermable en matière plastique transparent d'une capacité ne dépassant pas 1 litre, le contenu de ce sac devant y prendre place aisément et le sac devant être complètement fermé; ou

b) ils sont destinés à être utilisés au cours du voyage et sont nécessaires à des fins médicales ou répondent à un besoin diététique spécial, comme les aliments pour bébé par exemple. Quand la demande leur en est faite, les passagers doivent produire la preuve de l'authenticité du LAG exempté; ou

▼M9

c) ils proviennent d'un point de vente situé dans une zone côté piste au-delà du point de contrôle des cartes d'embarquement et appliquant des procédures de sûreté approuvées dans le cadre du programme de sûreté aéroportuaire, à condition qu'ils soient contenus dans un sac à témoin d'intégrité contenant une preuve suffisante et visible que l'achat a été effectué dans une zone côté piste de l'aéroport en question au cours des dernières 24 heures; ou

▼M2

d) ils proviennent d'un point de vente situé dans la zone de sûreté à accès réglementé et appliquant des procédures de sûreté approuvées dans le cadre du programme de sûreté aéroportuaire; ou

▼M9

e) ils proviennent d'un autre aéroport de l'Union, à condition qu'ils soient contenus dans un sac à témoin d'intégrité contenant une preuve suffisante et visible que l'achat a été effectué dans une zone côté piste de l'aéroport en question au cours des dernières 24 heures; ou

f) ils ont été achetés à bord d'un aéronef d'un transporteur aérien de l'UE, à condition qu'ils soient contenus dans un sac à témoin d'intégrité contenant une preuve suffisante et visible que l'achat a été effectué à bord de l'aéronef en question au cours des dernières 24 heures; ou

▼M14

g) ils proviennent d'un point de vente situé dans un aéroport d'un pays tiers figurant sur la liste de l'appendice n° 4-D, à condition qu'ils soient contenus dans un sac à témoin d'intégrité scellé contenant une preuve suffisante et visible que l'achat a été effectué dans une zone côté piste de l'aéroport en question au cours des dernières 36 heures. Les exemptions prévues au présent point peuvent être appliquées jusqu'au 30 janvier 2014 au plus tard.

▼B

4.2. PROTECTION DES PASSAGERS ET DES BAGAGES DE CABINE

La protection des passagers et des bagages de cabine est également soumise aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

4.3. PASSAGERS SUSCEPTIBLES DE CAUSER DES TROUBLES

4.3.1. Un transporteur aérien doit se voir notifier par écrit à l'avance, par l'autorité compétente, tout projet d'embarquer à bord d'un aéronef lui appartenant un passager susceptible de causer des troubles.

4.3.2. La notification doit contenir les informations suivantes:

a) identité et sexe de la personne; et

b) motif du transport; et

c) nom et titre des membres de l'escorte, le cas échéant; et

d) évaluation du risque par l'autorité compétente, précisant notamment les motifs justifiant une escorte ou l'absence d'escorte; et

e) places à prévoir à l'avance, si nécessaire; et

f) la nature des documents de voyage disponibles.

Le transporteur aérien doit communiquer ces informations au commandant de bord avant l'embarquement des passagers.

4.3.3. L'autorité compétente doit veiller à ce que les personnes placées en détention par décision de justice soient toujours sous escorte.

4.4. ARTICLES PROHIBÉS

4.4.1. Les passagers ne doivent pas être autorisés à transporter, dans des zones de sûreté à accès réglementé ou à bord d'un aéronef, les articles énumérés dans l'appendice 4-C.

4.4.2. Une exemption au point 4.4.1 peut être accordée aux conditions suivantes:

a) l'autorité compétente a été préalablement informée et a donné son accord pour le transport de l'article en question; et

b) le transporteur aérien a été informé du passager et de l'article qu'il transporte avant l'embarquement des passagers; et

c) les règles de sécurité applicables sont respectées.

Ces articles doivent alors être placés en sécurité à bord de l'aéronef.

4.4.3. Le transporteur aérien veille à ce que les passagers soient informés des articles prohibés énumérés dans l'appendice 4-C avant l'achèvement de la procédure d'enregistrement des bagages.

APPENDICE 4-A

EXIGENCES APPLICABLES AUX PALPATIONS

Les dispositions détaillées concernant les palpations sont fixées dans une décision distincte de la Commission.

APPENDICE 4-B

PASSAGERS ET BAGAGES DE CABINE

PAYS TIERS RECONNUS COMME APPLIQUANT DES NORMES DE SÛRETÉ ÉQUIVALENTES AUX NORMES DE BASE COMMUNES

En ce qui concerne les passagers et les bagages de cabine, les pays tiers suivants ont été reconnus comme appliquant des normes de sûreté équivalentes aux normes de base communes:

▼M4

États-Unis d'Amérique

Si la Commission dispose d'informations indiquant que les normes de sûreté appliquées par le pays tiers, qui ont une incidence significative sur les niveaux généraux de sûreté aérienne dans l'Union, ne sont plus équivalentes aux normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile de l'Union, elle en informe sans délai les autorités compétentes des États membres.

Lorsque la Commission dispose d'informations concernant des actions, et notamment des mesures compensatoires, confirmant que l'équivalence des normes appliquées par le pays tiers dans le domaine de la sûreté a été rétablie, elle en informe sans délai les autorités compétentes des États membres.

▼B

APPENDICE 4-C

PASSAGERS ET BAGAGES DE CABINE

LISTE DES ARTICLES PROHIBÉS

Sans préjudice des règles de sécurité applicables, les passagers ne sont pas autorisés à transporter les articles suivants dans des zones de sûreté à accès réglementé ni à bord d'un aéronef:

a) *revolvers, armes à feu et autres équipements émettant des projectiles* — équipements susceptibles, ou apparaissant comme susceptibles, d'être utilisés pour occasionner des dommages sévères par l'émission d'un projectile, notamment:

   — armes à feu de tous types, telles que pistolets, revolvers, carabines, fusils,

   — jouets, copies et imitations d'armes à feu susceptibles d'être confondus avec des armes réelles,

   — pièces détachées d'armes à feu, à l'exception des lunettes télescopiques,

   — pistolets et fusils à air comprimé et à CO_2, tels que pistolets, fusils, carabines à plombs et pistolets et fusils à barillet,

   — pistolets lance-fusées et pistolets starter,

   — arcs, arbalètes et flèches,

   — harpons et fusils à harpon,

   — frondes et lance-pierres.

b) *appareils à effet paralysant* — appareils conçus spécialement pour assommer ou pour immobiliser, notamment:

   — engins neutralisants, tels que fusils assommoirs, pistolets paralysants et matraques électriques,

   — assommoirs et pistolets d'abattage des animaux,

   — substances chimiques, gaz et aérosols neutralisants et incapacitants, tels qu'aérosols à chloroacétophénone, aérosols poivrés, gaz lacrymogène, vaporisateurs d'acide et de répulsif pour animaux.

c) *objets avec une pointe aiguë ou un bord coupant* — objets avec une pointe aiguë ou un bord coupant susceptibles d'être utilisés pour occasionner des blessures sévères, notamment:

   — articles conçus pour hacher, tels que haches, hachettes et hachoirs,

   — piolets et pics à glace,

   — lames de rasoir,

   — cutters,

▼B

— couteaux dont la lame dépasse 6 cm,

— ciseaux dont les lames, mesurées à partir de l'axe, dépassent 6 cm,

— équipements d'arts martiaux, pointus ou coupants,

— épées et sabres.

d) *outils de travail* — outils susceptibles d'être utilisés soit pour occasionner des blessures sévères, soit pour menacer la sécurité de l'aéronef, notamment:

— barres à mine,

— perceuses et forets, y compris les perceuses électriques portables sans fil,

— outils dont la lame ou la tige dépasse 6 cm, susceptibles d'être utilisés comme arme, tels que tournevis et burins,

— scies, y compris les scies électriques portables sans fil,

— chalumeaux,

— pistolets de scellement et cloueuses.

e) *instruments contondants* — objets susceptibles d'être utilisés pour occasionner des blessures graves lorsqu'ils sont utilisés pour frapper, notamment:

— battes de base-ball et de soft-ball,

— bâtons, triques, gourdins et matraques,

— équipements d'arts martiaux.

f) *substances et engins explosifs ou incendiaires* — substances et engins explosifs ou incendiaires susceptibles, ou paraissant susceptibles, d'être utilisés pour occasionner des blessures graves ou pour menacer la sécurité d'un aéronef, notamment:

— munitions,

— amorces,

— détonateurs et cordeaux détonants,

— copies ou imitations d'engins explosifs,

— mines, grenades et autres explosifs militaires,

— feux d'artifice et autres articles pyrotechniques,

— bombes et cartouches fumigènes,

— dynamite, poudre et explosif plastique.

▼M2

APPENDICE nº 4-D

Aéroport(s) de départ des vols à destination d'aéroports de l'Union:

— **Canada:**

tous les aéroports internationaux

— **République de Croatie:**

aéroport de Dubrovnik (DBV)

aéroport de Pula (PUY)

aéroport de Rijeka (RJK)

aéroport de Split (SPU)

aéroport de Zadar (ZAD)

aéroport de Zagreb (ZAG)

▼M2

— **Malaisie:**

aéroport international de Kuala Lumpur (KUL)

— **République de Singapour:**

aéroport de Changi (Singapour) (SIN)

— **États-Unis d'Amérique:**

Tous les aéroports internationaux

▼B

5. BAGAGES DE SOUTE

5.0. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

5.0.1. Sauf indication contraire, l'autorité, l'exploitant d'aéroport, le transporteur aérien ou l'entité responsable, conformément au programme national de sûreté de l'aviation civile tel que visé à l'article 10 du règlement (CE) nº 300/2008, doit veiller à la mise en œuvre de mesures énoncées dans le présent chapitre.

5.0.2. Les pays tiers où les normes de sûreté appliquées sont reconnues équivalentes aux normes de base communes en ce qui concerne les bagages de soute sont énumérés à l'appendice 5-A.

5.0.3. Les bagages de soute arrivant en provenance d'un État membre où l'aéronef était en transit après être arrivé en provenance d'un pays tiers qui ne figure pas dans l'appendice 5-A doivent être considérés comme des bagages de soute en provenance d'un pays tiers, sauf confirmation que ces bagages de soute ont été soumis à l'inspection/au filtrage dans cet État membre.

5.0.4. Aux fins du présent règlement, on entend par «bagage sécurisé» un bagage de soute en partance qui a été soumis à l'inspection/au filtrage et qui est protégé physiquement de façon à empêcher l'introduction d'objets dans le bagage.

5.1. INSPECTION/FILTRAGE DES BAGAGES DE SOUTE

5.1.1. Les méthodes suivantes, séparément ou conjointement, doivent être utilisées pour l'inspection/le filtrage des bagages de soute:

a) fouille manuelle; ou

b) équipement radioscopique; ou

c) système de détection des explosifs; ou

d) équipement de détection de traces d'explosifs

▼M3

e) chiens détecteurs d'explosifs.

▼B

Lorsque l'agent de sûreté ne peut déterminer si un bagage de soute contient ou non des articles prohibés, ce dernier est refusé ou est à nouveau soumis à une inspection/un filtrage, à la satisfaction de l'agent de sûreté.

5.1.2. Une fouille manuelle doit comporter la vérification manuelle complète des bagages, y compris leur contenu, afin d'obtenir une assurance raisonnable qu'ils ne contiennent pas d'articles prohibés.

5.1.3. Lorsqu'un équipement de radioscopie ou de détection d'explosifs est utilisé, tout article dont la densité gêne l'analyse du contenu du bagage doit entraîner l'emploi d'un autre moyen d'inspection/de filtrage.

5.1.4. L'inspection/Le filtrage à l'aide d'un équipement de détection de traces d'explosifs consiste en l'analyse d'échantillons prélevés à l'intérieur et à l'extérieur du bagage et dans son contenu. Le contenu peut également faire l'objet d'une fouille manuelle.

▼B

5.1.5. L'autorité compétente peut établir des catégories de bagages de soute qui, pour des raisons objectives, font l'objet de procédures spéciales d'inspection/de filtrage ou qui en sont exemptées. La Commission doit être informée des catégories créées.

5.1.6. L'inspection/Le filtrage des bagages de soute est également soumise aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

5.2. PROTECTION DES BAGAGES DE SOUTE

5.2.1. Les passagers ne peuvent avoir accès aux bagages de soute inspectés, sauf s'il s'agit de leurs propres bagages et qu'ils sont sous surveillance, afin de veiller:

a) à ce qu'aucun des articles prohibés énumérés à l'appendice 5-B ne soit introduit dans les bagages de soute; ou

b) à ce qu'aucun des articles prohibés énumérés à l'appendice 4-C ne soit retiré des bagages de soute et introduit dans les zones de sûreté à accès réglementé ou à bord d'un aéronef.

5.2.2. Les bagages de soute qui n'ont pas été protégés contre une intervention non autorisée doivent subir une nouvelle inspection/un nouveau filtrage.

5.2.3. La protection des bagages de soute est également soumise aux dispositions additionnelles prévues par une décision distincte de la Commission.

5.3. PROCÉDURE DE VÉRIFICATION DE CONCORDANCE ENTRE PASSAGERS ET BAGAGES

5.3.1. **Identification des bagages de soute**

5.3.1.1. Tout transporteur aérien doit, au cours du processus d'embarquement, veiller à ce que chaque passager présente une carte d'embarquement valable ou un équivalent correspondant au bagage de soute enregistré.

5.3.1.2. Tout transporteur aérien doit veiller à ce qu'une procédure soit en place pour identifier les bagages de soute des passagers qui n'ont pas embarqué ou qui ont quitté l'aéronef avant le départ.

5.3.1.3. Si un passager n'est pas à bord de l'aéronef, le bagage de soute correspondant à sa carte d'embarquement ou équivalent doit être considéré comme non accompagné.

5.3.1.4. Tout transporteur aérien doit veiller à ce que chaque bagage de soute non accompagné soit clairement identifiable comme étant autorisé à être transporté par voie aérienne.

5.3.2. **Facteurs indépendants de la volonté des passagers**

5.3.2.1. Le motif pour lequel le bagage est devenu non accompagné doit être consigné avant son chargement sur l'aéronef, sauf si les contrôles de sûreté visés au point 5.3.3 sont mis en œuvre.

5.3.2.2. Des dispositions additionnelles détaillées relatives aux facteurs indépendants de la volonté des passagers sont fixées dans une décision distincte de la Commission.

5.3.3. **Contrôles de sûreté appropriés pour des bagages de soute non accompagnés**

5.3.3.1. Les bagages de soute non accompagnés et non couverts par le point 5.3.2 doivent faire l'objet d'une inspection/d'un filtrage selon l'une des méthodes indiquées au point 5.1.1 et, le cas échéant, en appliquant les prescriptions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

▼M9

5.3.3.2. Les bagages de soute qui deviennent non accompagnés en raison de facteurs autres que ceux mentionnés au point 5.3.2 doivent être retirés de l'aéronef et être soumis à une nouvelle inspection/à un nouveau filtrage avant d'y être à nouveau embarqués.

▼B

5.3.3.3. Des dispositions additionnelles détaillées relatives aux contrôles de sûreté pour les bagages de soute non accompagnés sont fixées dans une décision distincte de la Commission.

▼B

5.4. ARTICLES PROHIBÉS

5.4.1. Les passagers ne doivent pas être autorisés à transporter dans leurs bagages de soute les articles énumérés à l'appendice 5-B.

5.4.2. Une exemption au point 5.4.1 peut être accordée aux conditions suivantes:

a) les règles nationales de l'autorité compétente autorisent le transport de l'article en question;

b) les règles de sécurité applicables sont respectées.

5.4.3. Les passagers sont informés des articles prohibés énumérés à l'appendice 5-B avant l'achèvement de la procédure d'enregistrement des bagages.

APPENDICE 5-A

BAGAGES DE SOUTE

PAYS TIERS RECONNUS COMME APPLIQUANT DES NORMES DE SÛRETÉ ÉQUIVALENTES AUX NORMES DE BASE COMMUNES

En ce qui concerne les bagages de soute, les pays tiers suivants ont été reconnus comme appliquant des normes de sûreté équivalentes aux normes de base communes:

▼M4

États-Unis d'Amérique

Si la Commission dispose d'informations indiquant que les normes de sûreté appliquées par le pays tiers, qui ont une incidence significative sur les niveaux généraux de sûreté aérienne dans l'Union, ne sont plus équivalentes aux normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile de l'Union, elle en informe sans délai les autorités compétentes des États membres.

Lorsque la Commission dispose d'informations concernant des actions, et notamment des mesures compensatoires, confirmant que l'équivalence des normes appliquées par le pays tiers dans le domaine de la sûreté a été rétablie, elle en informe sans délai les autorités compétentes des États membres.

▼B

APPENDICE 5-B

BAGAGES DE SOUTE

LISTE DES ARTICLES PROHIBÉS

Les passagers ne sont pas autorisés à transporter les articles suivants dans leurs bagages de soute:

substances et engins explosifs ou incendiaires — substances et engins explosifs ou incendiaires susceptibles d'être utilisés pour occasionner des blessures graves ou pour menacer la sécurité d'un aéronef, notamment:

— munitions,

— amorces,

— détonateurs et cordeaux détonants,

— mines, grenades et autres explosifs militaires,

— feux d'artifice et autres articles pyrotechniques,

— bombes et cartouches fumigènes,

— dynamite, poudre et explosif plastique.

6. **FRET ET COURRIER**

6.0. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

6.0.1. L'autorité, l'exploitant d'aéroport, le transporteur aérien ou l'entité définie dans le présent chapitre doit veiller à la mise en œuvre des mesures énoncées dans le présent chapitre.

▼M9

6.0.2. Les objets suivants sont prohibés dans les expéditions de fret et de courrier:

— engins explosifs et incendiaires assemblés qui ne sont pas transportés conformément aux règles de sécurité applicables.

———————

▼B

6.1. CONTRÔLES DE SÛRETÉ — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

6.1.1. La totalité du fret et du courrier est soumise à une inspection/un filtrage par un agent habilité avant le chargement à bord d'un aéronef, sauf dans les cas suivants:

a) l'expédition a fait l'objet, de la part d'un agent habilité, des contrôles de sûreté requis et a été protégée contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles ont été effectués et jusqu'au chargement;

b) l'expédition a fait l'objet, de la part d'un chargeur connu, des contrôles de sûreté requis et a été protégée contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles ont été effectués et jusqu'au chargement;

c) l'expédition a fait l'objet, de la part d'un client en compte, des contrôles de sûreté requis et a été protégée contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles ont été effectués et jusqu'au chargement, et n'est pas transportée sur un aéronef à passagers;

d) l'expédition est exemptée de l'inspection/du filtrage et a été protégée contre toute intervention non autorisée à partir du moment où elle a reçu le statut de fret aérien identifiable ou de courrier aérien identifiable et jusqu'au chargement.

▼M6

6.1.2. Lorsqu'une raison quelconque porte à penser qu'un envoi qui a fait l'objet de contrôles de sûreté a été altéré ou n'a pas été protégé contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles ont été effectués, il doit être soumis à une inspection/un filtrage par un agent habilité avant d'être chargé sur un aéronef. Les envois qui semblent avoir été significativement altérés ou qui sont suspects pour toute autre raison doivent être traités comme du fret ou du courrier à haut risque (FCHR), conformément au point 6.7.

▼B

6.1.3. Une personne pouvant accéder sans être accompagnée à du fret aérien identifiable ou du courrier aérien identifiable qui a fait l'objet des contrôles de sûreté requis doit avoir passé avec succès une vérification de ses antécédents ou un contrôle préalable à l'embauche, conformément au point 11.1.

6.2. INSPECTION/FILTRAGE

6.2.1. **Inspection/Filtrage**

6.2.1.1. Lors de l'inspection/du filtrage de fret ou de courrier:

a) les moyens et méthodes les plus susceptibles de détecter des articles prohibés doivent être employés, en tenant compte de la nature de l'expédition;

b) ces moyens et méthodes doivent être suffisants pour obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article interdit n'est dissimulé dans l'expédition.

6.2.1.2. Lorsque l'agent de sûreté ne peut obtenir d'assurance raisonnable de l'absence d'article interdit dans l'expédition, l'expédition est refusée ou soumise à une nouvelle inspection/à un nouveau filtrage, à la satisfaction de l'agent de sûreté.

▼B

6.2.1.3. L'inspection/Le filtrage du fret et du courrier est également soumis aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

6.2.2. **Exemptions de l'inspection/du filtrage**

Les dispositions relatives à l'exemption de l'inspection/du filtrage sont fixées dans une décision distincte de la Commission.

6.3. AGENTS HABILITÉS

6.3.1. **Agrément des agents habilités**

6.3.1.1. Les agents habilités sont agréés par l'autorité compétente.

L'agrément en qualité d'agent habilité doit spécifier les sites.

Toute entité qui met en œuvre des contrôles de sûreté tels que visés au point 6.3.2 doit être agréée en qualité d'agent habilité. En font partie les tiers prestataires de services logistiques responsables du stockage et du transport intégrés, les transporteurs aériens et les agents d'assistance en escale.

Un agent habilité peut sous-traiter:

a) n'importe lequel des contrôles de sûreté visés au point 6.3.2 auprès d'un autre agent habilité;

b) n'importe lequel des contrôles de sûreté visés au point 6.3.2 auprès d'une autre entité, lorsque les contrôles sont effectués sur le propre site de l'agent habilité ou à un aéroport et qui sont couverts par le programme de sûreté de l'agent habilité ou de l'aéroport;

c) n'importe lequel des contrôles de sûreté visés au point 6.3.2 auprès d'une autre entité, lorsque les contrôles sont effectués ailleurs que sur le propre site de l'agent habilité ou à un aéroport et que l'entité a été certifiée ou agréée et répertoriée par l'autorité compétente pour la prestation de ces services;

d) la protection et l'acheminement d'expéditions jusqu'à un transporteur qui satisfait aux exigences du point 6.6.

6.3.1.2. L'autorité compétente de chaque État membre doit définir, dans son programme national de sûreté de l'aviation civile tel que visé à l'article 10 du règlement (CE) nº 300/2008, les responsabilités concernant la mise en œuvre de la procédure suivante pour l'agrément des agents habilités:

a) le candidat doit solliciter l'agrément de l'autorité compétente de l'État où se trouvent les sites inclus dans la candidature.

Le candidat doit soumettre un programme de sûreté à l'autorité compétente concernée. Ce programme décrit les méthodes et les procédures à suivre par l'agent afin de se conformer aux exigences du règlement (CE) nº 300/2008 et de ses dispositions d'application. Il précise également la manière dont l'agent contrôle lui-même le respect de ces méthodes et procédures. Le programme de sûreté d'un transporteur aérien qui décrit les méthodes et les procédures à suivre par le transporteur afin de se conformer aux exigences du règlement (CE) nº 300/2008 et de ses dispositions d'application doit être considéré comme répondant à l'exigence concernant le programme de sûreté d'un agent habilité.

Le candidat doit également remettre la «déclaration d'engagements – agent habilité» figurant à l'appendice 6-A. Cette déclaration doit être signée par le représentant légal du candidat ou par la personne responsable de la sûreté.

▼B

La déclaration signée doit être conservée par l'autorité compétente concernée;

b) l'autorité compétente, ou un ►M11 validateur UE de sûreté aérienne ◄ agissant pour son compte, doit examiner le programme de sûreté et procéder ensuite à une vérification sur place des sites spécifiés afin de s'assurer que le candidat satisfait aux exigences du règlement (CE) nº 300/2008 et de ses dispositions d'applications.

L'autorité compétente, ou le ►M11 validateur UE de sûreté aérienne ◄ agissant pour son compte, doit prendre en considération le fait que le candidat est ou n'est pas titulaire d'un certificat AEO (OEA) visé au point b) ou c) de l'article 14 *bis,* paragraphe 1, du règlement (CE) nº 1875/2006 de la Commission [1] modifiant le règlement (CEE) nº 2454/93;

c) si l'autorité compétente est satisfaite des informations communiquées en application des points a) et b), elle veille à ce que les données nécessaires concernant l'agent soient enregistrées dans la «base de données CE des agents habilités et des chargeurs connus», au plus tard le jour ouvrable suivant. Lors de l'enregistrement de ces données dans la base, l'autorité compétente attribue à chaque site un identifiant alphanumérique unique dans le format normalisé.

Si l'autorité compétente n'est pas satisfaite des informations fournies conformément aux points a) et b), elle en communique rapidement les raisons à l'entité qui sollicite son agrément en qualité d'agent habilité.

Lorsque le programme de sûreté d'un transporteur aérien décrit les méthodes et les procédures à suivre par le transporteur afin de se conformer aux exigences du règlement (CE) nº 300/2008 et de ses dispositions d'application, ce transporteur aérien peut être considéré comme répondant aux exigences des points a) et b) pour tous les sites indiqués dans le programme. Une vérification sur place des sites spécifiés dans le programme de sûreté du transporteur aérien doit être effectuée au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.

Lorsqu'un agent habilité a été approuvé conformément au règlement (CE) nº 2320/2002 ou au règlement (CE) nº 820/2008 et à la décision C(2008) 4333 de la Commission, il peut être considéré comme un agent habilité aux fins du règlement (CE) nº 300/2008 et ses dispositions d'application pour tous les sites qui ont fait l'objet d'une vérification sur place;

d) un agent habilité ne doit pas être considéré comme agréé tant que ses données n'ont pas été répertoriées dans la «base de données CE des agents habilités et des chargeurs connus».

6.3.1.3. Un agent habilité désigne, sur chaque site, au moins une personne responsable de la mise en œuvre du programme de sûreté soumis. Cette personne doit avoir passé avec succès une vérification de ses antécédents, conformément au point 11.1.

6.3.1.4. L'habilitation d'un agent doit être renouvelée à intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans. La procédure doit comporter une vérification sur place afin de s'assurer que l'agent habilité satisfait toujours aux exigences du règlement (CE) nº 300/2008 et de ses dispositions d'applications.

[1] JO L 360 du 19.12.2006, p. 64.

▼B

Une inspection dans les locaux de l'agent habilité par l'autorité compétente, conformément au programme national de contrôle de la qualité, peut être considérée comme une vérification sur place, pour autant qu'elle couvre toutes les exigences nécessaires pour l'agrément.

6.3.1.5. Si l'autorité compétente n'est plus convaincue que l'agent habilité satisfait aux exigences du règlement (CE) nº 300/2008 et de ses dispositions d'application, elle doit retirer le statut d'agent habilité pour le ou les sites spécifiés.

Immédiatement après le retrait, et dans tous les cas après vingt-quatre heures au plus tard, l'autorité compétente doit veiller à ce que le changement de statut soit indiqué dans la «base de données CE des agents habilités et des chargeurs connus».

6.3.1.6. Sans préjudice du droit de chaque État membre d'appliquer des mesures plus strictes conformément à l'article 6 du règlement (CE) nº 300/2008, un agent habilité agréé conformément au point 6.3 doit être reconnu dans tous les États membres.

6.3.1.7. Les exigences du point 6.3.1 autres que celle du point 6.3.1.2 d) ne s'appliquent pas lorsqu'il s'agit de l'agrément de l'autorité compétente elle-même en qualité d'agent habilité.

6.3.2. **Contrôles de sûreté à mettre en œuvre par un agent habilité**

6.3.2.1. Lors de l'acceptation d'expéditions, un agent habilité doit déterminer si l'entité d'où proviennent les expéditions est un agent habilité, un chargeur connu, un client en compte ou ne dispose d'aucun de ces statuts.

6.3.2.2. La personne qui livre les expéditions à l'agent habilité ou au transporteur aérien doit présenter une carte d'identité, un passeport, un permis de conduire ou un autre document portant sa photographie et qui a été délivré ou est reconnu par l'autorité nationale. La carte ou le document doit être utilisé pour s'assurer de l'identité de la personne qui effectue la livraison.

6.3.2.3. Lorsque sont acceptées des expéditions qui n'ont pas fait l'objet de tous les contrôles de sûreté requis, les agents habilités veillent à ce qu'ils soient inspectés conformément au point 6.2.

6.3.2.4. Après l'application des contrôles de sûreté visés aux points 6.3.2.1 à 6.3.2.3 du présent règlement et au point 6.3 d'une décision distincte de la Commission, l'agent habilité veille à ce que:

a) l'accès à ces expéditions soit contrôlé;

b) ces expéditions soient protégées contre toute intervention non autorisée jusqu'à leur remise à un autre agent habilité ou à un transporteur aérien.

6.3.2.5. Après l'application des contrôles de sûreté visés aux points 6.3.2.1 à 6.3.2.4 du présent règlement, l'agent habilité veille à ce que tout envoi confié à un transporteur aérien ou un autre agent habilité soit accompagné des documents appropriés, sous forme d'une lettre de transport aérien ou d'une déclaration séparée, sous forme électronique ou sur papier.

▼M9

6.3.2.6. La documentation doit être disponible pour inspection par l'autorité compétente à tout moment avant le chargement de l'expédition dans un aéronef et après pendant vingt-quatre heures, ou pendant la durée du vol si cette durée est supérieure, et doit comporter les informations suivantes:

a) l'identifiant alphanumérique unique de l'agent habilité tel qu'obtenu auprès de l'autorité compétente;

b) un identifiant unique pour l'expédition, tel que le numéro de la lettre de transport aérien (mère ou fille – house ou Master airway bill);

▼M9

c) le contenu de l'expédition, sauf pour les expéditions énumérées aux points 6.2.3 d) et 6.2.3 e) de la décision C(2010) 774 final du 13 avril 2010 ([1]);

d) le statut de l'expédition en matière de sûreté, au moyen d'un des sigles suivants:

— «SPX» («peut être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier»), ou

— «SCO» («peut être transporté par des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier»), ou

— «SHR» («peut être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier dans le respect des exigences relatives au fret ou au courrier à haut risque»);

e) la raison pour laquelle le statut en matière de sûreté a été délivré, au moyen du sigle:

— «KC» («reçu d'un chargeur connu»), ou

— «AC» («reçu d'un client en compte»), ou

— les moyens ou la méthode d'inspection/filtrage utilisés, ou

— les motifs d'exemption d'inspection/filtrage de l'expédition;

f) le nom de la personne qui a délivré le statut en matière de sûreté, ou une identification équivalente, ainsi que la date et l'heure de la délivrance;

g) l'identifiant unique reçu de l'autorité compétente, ou de tout agent habilité qui a accepté le statut en matière de sûreté attribué à un envoi par un autre agent habilité.

6.3.2.7. En cas de groupages, les exigences des points 6.3.2.5 et 6.3.2.6 seront réputées satisfaites si:

a) l'agent habilité qui effectue le groupage conserve les informations requises aux points 6.3.2.6 a) à g) pour chaque expédition distincte pendant 24 heures ou pendant la durée du ou des vols si cette durée est supérieure; et

b) la documentation qui accompagne le groupage comprend l'identifiant alphanumérique de l'agent habilité qui a effectué le groupage, un identifiant unique du groupage et son statut en matière de sûreté.

Le point a) n'est pas exigé pour les groupages qui sont toujours soumis à l'inspection/filtrage ou sont exemptés de l'inspection/filtrage conformément aux points 6.2.3 d) et e) de la décision C(2010) 774 si l'agent habilité donne au groupage un identifiant unique et indique le statut en matière de sûreté ainsi qu'une raison unique pour laquelle celui-ci a été délivré.

▼B

6.3.2.8. En cas d'acceptation d'expéditions qui n'ont pas fait l'objet de tous les contrôles de sûreté requis, l'agent habilité peut également décider de ne pas procéder aux contrôles de sûreté visés au point 6.3.2, mais de remettre les expéditions à un autre agent habilité qui veillera à la mise en œuvre de ces contrôles de sûreté.

([1]) Non publiée.

▼B

Les contrôles de sûreté à effectuer par un agent habilité sont également soumis aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

6.4. CHARGEURS CONNUS

6.4.1. **Agrément des chargeurs connus**

6.4.1.1. Les chargeurs connus sont agréés par l'autorité compétente.

L'agrément en qualité de chargeur connu doit spécifier les sites.

6.4.1.2. L'autorité compétente de chaque État membre doit définir, dans son programme national de sûreté de l'aviation civile tel que visé à l'article 10 du règlement (CE) nº 300/2008, les responsabilités concernant la mise en œuvre de la procédure suivante pour l'agrément des chargeurs connus:

a) le candidat doit solliciter l'agrément de l'autorité compétente de l'État membre où se trouve son site.

Le candidat doit recevoir le «Guide des chargeurs connus» qui figure à l'appendice 6-B;

b) l'autorité compétente, ou un ►**M11** validateur UE de sûreté aérienne ◄ agissant pour le compte de celle-ci, doit procéder à une vérification sur place des sites spécifiés afin de s'assurer que le candidat satisfait aux exigences du règlement (CE) nº 300/2008 et de ses dispositions d'applications.

Afin de déterminer si le candidat satisfait à ces exigences, l'autorité compétente ou un ►**M11** validateur UE de sûreté aérienne ◄ agissant pour le compte de celle-ci doit utiliser la «liste de contrôle pour les chargeurs connus» qui figure à l'appendice 6-C. Cette liste de contrôle comprend une déclaration d'engagements qui doit être signée par le représentant légal du candidat ou par la personne responsable de la sûreté sur le site.

L'autorité compétente, ou le ►**M11** validateur UE de sûreté aérienne ◄ agissant pour le compte de celle-ci, doit prendre en considération le fait que le candidat est ou n'est pas titulaire d'un certificat AEO (OEA) visé au point b) ou c) de l'article 14 *bis,* paragraphe 1, du règlement (CE) nº 1875/2006 modifiant le règlement (CEE) nº 2454/93.

Une fois complétée la liste de contrôle pour l'agrément, les informations qu'elle contient sont traitées comme des informations classifiées.

La déclaration signée doit être conservée par l'autorité compétente concernée ou par le ►**M11** validateur UE de sûreté aérienne ◄ et mise sur demande à la disposition de l'autorité compétente concernée;

c) si l'autorité compétente est satisfaite des informations communiquées en application des points a) et b), elle veille à ce que les données nécessaires concernant l'expéditeur soient enregistrées dans la «base de données CE des agents habilités et des chargeurs connus», au plus tard le jour ouvrable suivant. Lors de l'enregistrement de ces données dans la base, l'autorité compétente attribue à chaque site un identifiant alphanumérique unique dans le format normalisé.

Si l'autorité compétente n'est pas satisfaite des informations fournies conformément aux points a) et b), elle en communique rapidement les raisons à l'entité qui sollicite son agrément en qualité de chargeur connu;

▼M13

d) lorsqu'un chargeur connu a été agréé avant le 29 avril 2010 pour garantir que les exigences couvertes par le point 6.4.2 étaient satisfaites, il peut être considéré comme un chargeur connu aux fins du règlement (CE) nº 300/2008 et de ses dispositions d'application jusqu'au 28 avril 2013;

▼B

e) un chargeur connu ne doit pas être considéré comme agréé tant que ses données n'ont pas été répertoriées dans la «base de données CE des agents habilités et des chargeurs connus».

6.4.1.3. Un chargeur connu désigne, sur chaque site, au moins une personne responsable de l'application et de la surveillance de la mise en œuvre des contrôles de sûreté. Cette personne doit avoir passé avec succès une vérification de ses antécédents.

6.4.1.4. L'agrément de qualité de chargeur connu doit être renouvelé à intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans. La procédure doit comporter une vérification sur place afin de s'assurer que le chargeur connu satisfait toujours aux exigences du règlement (CE) nº 300/2008 et de ses dispositions d'applications.

Une inspection dans les locaux du chargeur connu par l'autorité compétente conformément au programme national de contrôle de la qualité peut être considérée comme une vérification sur place, pour autant qu'elle couvre tous les domaines indiqués sur la liste de contrôle de l'appendice 6-C.

6.4.1.5. Si l'autorité compétente n'est plus convaincue que le chargeur connu satisfait aux exigences du règlement (CE) nº 300/2008 et de ses dispositions d'application, elle doit retirer le statut de chargeur connu pour le ou les sites spécifiés.

Immédiatement après le retrait, et dans tous les cas après vingt-quatre heures au plus tard, l'autorité compétente doit veiller à ce que le changement de statut soit indiqué dans la «base de données des agents habilités et des chargeurs connus».

6.4.1.6. Sans préjudice du droit de chaque État membre d'appliquer des mesures plus strictes conformément à l'article 6 du règlement (CE) nº 300/2008, un chargeur connu agréé conformément au point 6.4 doit être reconnu dans tous les États membres.

Les chargeurs connus agréés conformément au point 6.4.1.2, lettre d), sont également soumis aux dispositions additionnelles du point 6.4 d'une décision distincte de la Commission.

6.4.2. **Contrôles de sûreté à mettre en œuvre par un chargeur connu**

6.4.2.1. Un chargeur connu doit veiller à ce que:

a) le niveau de sûreté sur le site ou dans les locaux soit suffisant pour protéger le fret aérien identifiable ou le courrier aérien identifiable contre les interventions non autorisées;

b) tout le personnel ayant accès au fret ou au courrier aérien identifiable qui a fait l'objet des contrôles de sûreté requis soit recruté et formé conformément aux exigences du chapitre 11;

c) au cours de la production, de l'emballage, du stockage, de l'expédition et/ou du transport, selon le cas, le fret ou le courrier aérien identifiable soit protégé de toute intervention ou manipulation non autorisée.

Lorsque, pour quelque raison que ce soit, ces contrôles de sûreté n'ont pas été effectués sur un envoi, ou que l'expédition en question ne provient pas du chargeur connu agissant pour son propre compte, le chargeur connu doit le faire clairement savoir à l'agent habilité afin que le point 6.3.2.3 puisse être appliqué.

6.4.2.2. Le chargeur connu doit accepter que les expéditions qui n'ont pas fait l'objet des contrôles de sûreté appropriés soient soumises à une inspection/un filtrage conformément au point 6.2.1.

6.5. CLIENTS EN COMPTE

6.5.1. Les clients en compte sont désignés par un agent habilité.

▼B

6.5.2. Pour être désigné en qualité de client en compte, il faut suivre la procédure suivante:

a) l'agent habilité doit remettre à l'entité les «instructions de sûreté de l'aviation civile à l'intention des clients en compte» et la «déclaration d'engagements – client en compte» figurant dans l'appendice 6-D. Ces instructions et cette déclaration doivent être remises à l'agent habilité par l'autorité compétente de l'État membre où se trouve le site;

b) l'entité doit remettre à l'agent habilité une «déclaration d'engagements – client en compte» figurant dans l'appendice 6-D signée, sauf si elle est titulaire d'un certificat AEO (OEA) visé au point b) ou c) de l'article 14 *bis,* paragraphe 1, du règlement (CE) nº 1875/2006 modifiant le règlement (CEE) nº 2454/93.

L'entité désigne au moins une personne responsable de la sûreté dans ses locaux et communique son nom et ses coordonnées à l'agent habilité.

Le cas échéant, la déclaration signée doit être conservée par l'agent habilité et mise sur demande à la disposition de l'autorité compétente concernée.

Lorsque l'obligation de remplir une déclaration d'engagements a été levée sur la base d'un certificat AEO (OEA), le client en compte concerné doit immédiatement informer l'agent habilité s'il n'est plus titulaire d'un tel certificat;

c) l'agent habilité doit effectuer une validation en s'assurant des points suivants concernant l'éventuel client en compte:

— renseignements concernant la société, notamment son siège social, et

— la nature de ses activités commerciales, et

— ses coordonnées, ainsi que celles de la ou des personnes responsables de la sûreté, et

— son numéro de TVA ou numéro d'enregistrement légal, et

— lorsque l'exemption prévue au point 6.5.2 b) s'applique, le numéro du certificat AEO (OEA);

d) si l'agent habilité est satisfait des informations fournies conformément aux points b) et c), l'entité peut être désignée comme client en compte.

6.5.3. L'agent habilité tient à jour une base de données des informations visées au point 6.5.2 c). Cette base de données peut être inspectée par l'autorité compétente.

6.5.4. L'absence d'activité du client en compte en relation avec des mouvements de fret ou de courrier aérien pendant une période de deux ans met un terme à son statut de client en compte.

6.5.5. Si l'autorité compétente ou l'agent habilité n'est plus convaincu que le client en compte se conforme aux instructions de l'appendice 6-D, l'agent habilité retire immédiatement le statut de client en compte.

6.5.6. Lorsque, pour quelque raison que ce soit, les contrôles de sûreté spécifiés dans les «instructions de sûreté aéronautique à l'intention des clients en compte» n'ont pas été effectués sur un envoi, ou que l'expédition en question ne provient pas du client en compte agissant pour son propre compte, le client en compte doit le faire clairement savoir à l'agent habilité afin que le point 6.3.2.3 puisse être appliqué.

▼B

6.6. PROTECTION DU FRET ET DU COURRIER

6.6.1. **Protection du fret et du courrier au cours du transport**

6.6.1.1. Afin de garantir que les expéditions qui ont fait l'objet des contrôles de sûreté requis soient protégées contre les interventions non autorisées au cours du transport:

▼M9

a) les expéditions doivent être emballées ou scellées par l'agent habilité, le chargeur connu ou le client en compte de manière à garantir que toute atteinte à leur intégrité soit mise en évidence; lorsque cela n'est pas possible, d'autres mesures de protection garantissant l'intégrité de l'expédition doivent être prises; et

▼B

b) le compartiment à fret du véhicule dans lequel est prévu le transport des expéditions doit être verrouillé ou scellé ou, dans le cas de véhicules bâchés, arrimé avec des câbles TIR afin de garantir que toute intervention illicite soit détectée, ou, dans le cas de véhicules à plate-forme, la zone de chargement doit être maintenue sous surveillance; et, soit

c) la déclaration du transporteur figurant à l'appendice 6-E doit être signée par le transporteur qui assure l'acheminement pour le compte de l'agent habilité, du chargeur connu ou du client en compte, à moins que le transporteur ne soit lui-même agréé en qualité d'agent habilité.

La déclaration signée doit être conservée par l'agent habilité, le chargeur connu ou en compte pour le compte duquel le transporteur assure l'acheminement. Sur demande, une copie de la déclaration signée doit être également mise à la disposition de l'agent habilité ou du transporteur aérien qui reçoit l'expédition, ou à l'autorité compétente concernée; soit

d) le transporteur doit apporter à l'agent habilité, au chargeur connu ou au client en compte pour le compte duquel il assure l'acheminement la preuve qu'il a été certifié ou agréé par une autorité compétente.

Cette preuve doit satisfaire aux exigences prévues dans l'appendice 6-E, et des copies doivent en être conservées par l'agent habilité, le chargeur connu ou le client en compte concerné. Sur demande, une copie doit être également mise à la disposition de l'agent habilité ou du transporteur aérien qui reçoit l'expédition, ou à toute autre autorité compétente.

6.6.1.2. Le point 6.6.1.1, lettres b), c) et d) ne s'applique pas au cours du transport côté piste.

6.6.2. **Protection du fret et du courrier dans les aéroports**

6.6.2.1. Les expéditions de fret et de courrier qui se trouvent dans une partie critique doivent être considérées comme protégés contre les interventions non autorisées.

6.6.2.2. Les expéditions de fret et de courrier qui se trouvent dans une partie autre qu'une partie critique doivent être considérées comme protégées contre les interventions non autorisées si:

a) elles sont physiquement protégées de façon à prévenir l'introduction de tout article susceptible d'être utilisé à des fins d'intervention non autorisée; ou

b) elles ne sont pas laissées sans surveillance et l'accès est limité aux personnes chargées de la protection et du chargement du fret et du courrier sur un aéronef.

▼M6

6.7. FRET ET COURRIER À HAUT RISQUE (FCHR)

Les dispositions concernant le fret et le courrier à haut risque sont fixées dans une décision distincte de la Commission.

▼M11

6.8. PROTECTION DU FRET ET DU COURRIER TRANSPORTÉS DANS L'UNION AU DÉPART DE PAYS TIERS

6.8.1. **Désignation des transporteurs aériens**

6.8.1.1. Tout transporteur aérien transportant du fret ou du courrier en provenance d'un aéroport d'un pays tiers qui ne figure pas dans l'appendice 6-F, et destiné au transfert, au transit ou au déchargement dans tout aéroport entrant dans le champ d'application du règlement (CE) nº 300/2008, doit être désigné comme «transporteur de fret ou de courrier aérien qui effectue des opérations à destination de l'Union au départ d'un aéroport d'un pays tiers» (ACC3):

a) par l'autorité compétente de l'État membre lui ayant délivré le certificat de transporteur aérien;

b) pour les transporteurs aériens non titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre, par l'autorité compétente de l'État membre qui figure à l'annexe du règlement (CE) nº 748/2009 de la Commission ([1]) tel que modifié par le règlement (UE) nº 394/2011 ([2]) concernant la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ([3]) le 1er janvier 2006 ou après cette date;

c) pour les transporteurs aériens non titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre et absents de la liste figurant à l'annexe du règlement (UE) nº 748/2009, par l'autorité compétente de l'État membre où le transporteur aérien possède sa principale base d'activités au sein de l'Union, ou par toute autre autorité compétente de l'Union en accord avec cette autorité compétente.

6.8.1.2. La désignation d'un transporteur aérien comme ACC3 pour ses opérations de fret et de courrier au départ d'un aéroport pour lequel la désignation comme ACC3 est requise (ci-après les «opérations de fret concernées») s'effectue sur la base des éléments suivants:

a) la désignation d'une personne qui assume, au nom du transporteur aérien, la responsabilité globale de la mise en œuvre des dispositions liées à la sûreté du fret ou du courrier pour l'opération de fret concernée; et

b) jusqu'au 30 juin 2014, une «déclaration d'engagements – ACC3» conforme à l'appendice 6-H, confirmant la mise en œuvre du programme de sûreté comprenant les points spécifiés dans l'appendice 6-G. La déclaration doit être signée au nom du transporteur aérien par son représentant légal ou la personne responsable de la sûreté. L'autorité compétente doit en conserver l'original ou une copie jusqu'à la date d'expiration de la désignation comme ACC3;

c) à partir du 1er juillet 2014, un rapport de validation UE de sûreté aérienne confirmant la mise en œuvre de mesures de sûreté.

6.8.1.3. L'autorité compétente doit attribuer à l'ACC3 désigné un identifiant alphanumérique unique dans le format normalisé permettant d'identifier le transporteur aérien et l'aéroport d'un pays tiers pour lequel le transporteur aérien a été désigné comme transporteur de fret ou de courrier à destination de l'Union.

([1]) JO L 219 du 22.8.2009, p. 1.
([2]) JO L 107 du 27.4.2011, p. 1.
([3]) JO L 275 du 25.10.2003, p. 32.

▼**M11**

6.8.1.4. La désignation prend effet le jour où l'autorité compétente a introduit les renseignements concernant l'ACC3 dans la base de données européenne des agents habilités et des chargeurs connus, pour une durée maximale de cinq ans.

6.8.1.5. Un ACC3 figurant dans la base de données européenne des agents habilités et des chargeurs connus doit être reconnu dans tous les États membres pour toutes les opérations effectuées au départ de l'aéroport d'un pays tiers dans l'Union.

6.8.2. **Validation UE de sûreté aérienne pour les ACC3**

6.8.2.1. La validation UE de sûreté aérienne pour les opérations de fret concernées d'un transporteur aérien doit comprendre:

a) un examen du programme de sûreté du transporteur aérien, de manière à garantir sa pertinence et son exhaustivité sur tous les points de l'appendice 6-G; et

b) la vérification de la mise en œuvre de mesures de sûreté aérienne pour les opérations de fret concernées, sur la base de la liste de contrôle figurant à l'appendice 6-C3.

6.8.2.2. La vérification de la mise en œuvre de la validation UE de sûreté aérienne doit s'effectuer sur place, à l'un des échelons suivants.

1. À l'aéroport au départ duquel le transporteur aérien effectue les opérations de fret concernées avant que la désignation comme ACC3 puisse être octroyée pour ledit aéroport.

   Si la validation UE de sûreté aérienne établit ensuite qu'un ou plusieurs objectifs énumérés sur la liste de contrôle figurant à l'appendice 6-C3 n'ont pas été mis en œuvre, l'autorité compétente ne doit pas désigner le transporteur aérien comme ACC3 pour les opérations de fret concernées sans disposer de la preuve que le transporteur aérien a mis en œuvre des mesures remédiant à la non-conformité constatée.

2. Dans un nombre représentatif d'aéroports où un transporteur aérien effectue les opérations de fret concernées avant l'octroi d'une désignation comme ACC3 pour l'ensemble des aéroports où ledit transporteur aérien effectue les opérations de fret concernées. Les conditions suivantes doivent être remplies:

   a) cette option est sollicitée par un transporteur aérien qui assure plusieurs opérations de fret aérien concernées;

   b) l'autorité compétente a vérifié que le transporteur aérien appliquait un programme interne d'assurance qualité en matière de sûreté qui est équivalent à la validation UE de sûreté aérienne;

   c) le nombre représentatif doit s'élever au moins à 5 %, mais doit être de trois au minimum, et comprend tous les aéroports situés dans une zone de provenance à haut risque;

   d) l'autorité compétente a adopté une feuille de route garantissant que des validations UE de sûreté aérienne seront effectuées pour chaque année de la désignation dans les aéroports supplémentaires pour lesquels une désignation comme ACC3 sera accordée ou jusqu'à ce que tous les aéroports soient validés. Le nombre de ces validations équivaut chaque année au moins à celui que requiert le point c). La feuille de route mentionne les raisons justifiant le choix des aéroports supplémentaires;

   e) toutes les désignations comme ACC3 doivent prendre fin le même jour;

▼**M11**

f) si l'une des validations UE de sûreté aérienne effectuées au titre de la feuille de route établit qu'un ou plusieurs des objectifs figurant sur la liste de contrôle de l'appendice 6-C3 ne sont pas mis en œuvre, l'autorité compétente pour la désignation doit réclamer la preuve que des mesures remédiant à la non-conformité constatée dans ledit aéroport ont été mises en œuvre et, en fonction de la gravité de la non-conformité, doit exiger:

— la validation UE de sûreté aérienne de tous les aéroports pour lesquels la désignation comme ACC3 est requise conformément au point 6.8.2.2.1 dans un délai fixé par l'autorité compétente, ou

— deux fois le nombre de validations UE de sûreté aérienne prévues au point d) pour chacune des années restantes couvertes par les désignations comme ACC3.

6.8.2.3. L'autorité compétente peut désigner un transporteur aérien comme ACC3 pour une période limitée, qui s'achève au plus tard le 30 juin 2016, s'il n'a pas été possible de procéder à une validation UE de sûreté aérienne pour des raisons objectives indépendantes de la responsabilité du transporteur aérien. Lorsqu'une telle désignation est accordée pour une période de plus de trois mois, l'autorité compétente doit avoir vérifié que le transporteur aérien applique un programme interne d'assurance qualité en matière de sûreté qui est équivalent à la validation UE de sûreté aérienne.

6.8.2.4. Si la validation UE de sûreté aérienne d'un ACC3 a eu lieu avant le 1er juillet 2014 et n'a pas confirmé la mise en œuvre des exigences du point 6.8.3.2, deuxième phrase, l'ACC3 doit fournir, au plus tard le 1er juillet 2014, à l'autorité compétente la preuve que ces exigences ont été mises en œuvre. La preuve est apportée par une mise à jour de la partie concernée du programme de sûreté et peut consister en une vérification de suivi sur place.

6.8.2.5. La validation UE de sûreté aérienne doit être formalisée dans un rapport de validation comprenant au moins la déclaration d'engagements figurant à l'appendice 6-H1, la liste de contrôle figurant à l'appendice 6-C3 et une déclaration du validateur UE de sûreté aérienne figurant à l'appendice 11-A. Le validateur UE de sûreté aérienne doit soumettre le rapport de validation à l'autorité compétente et en fournir une copie au transporteur aérien validé.

6.8.3. **Contrôles de sûreté sur le fret et le courrier en provenance d'un pays tiers**

6.8.3.1. L'ACC3 doit faire en sorte que l'ensemble du fret et du courrier destiné au transfert, au transit ou au déchargement dans un aéroport de l'Union fasse l'objet d'une inspection/filtrage, sauf si:

a) l'expédition a fait l'objet, de la part d'un agent habilité titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne, des contrôles de sûreté requis et a été protégée contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles ont été effectués et jusqu'au chargement; ou

b) l'expédition a fait l'objet, de la part d'un chargeur connu titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne, des contrôles de sûreté requis et a été protégée contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles ont été effectués et jusqu'au chargement; ou

▼**M11**

c) l'expédition a fait l'objet, de la part d'un client en compte, sous la responsabilité d'un agent habilité titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne, des contrôles de sûreté requis et a été protégée contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles ont été effectués et jusqu'au chargement, et n'est pas transportée sur un aéronef affecté au transport de passagers; ou

d) l'expédition est exemptée de l'inspection/filtrage conformément au point 6.1.1 d) du règlement (UE) nº 185/2010 et a été protégée contre toute intervention non autorisée à partir du moment où elle a reçu le statut de fret aérien identifiable ou de courrier aérien identifiable et jusqu'au chargement.

6.8.3.2. Jusqu'au 30 juin 2014, les exigences en matière d'inspection/filtrage fixées au point 6.8.3.1 doivent, au minimum, respecter les normes de l'OACI. Après cette date, le fret et le courrier transportés dans l'Union doivent faire l'objet d'une inspection/filtrage par l'un des moyens ou l'une des méthodes figurant au point 6.2.1 de la décision 2010/774/UE de la Commission selon une norme suffisante pour raisonnablement garantir qu'ils ne contiennent pas d'articles prohibés.

6.8.3.3. L'ACC3 doit garantir:

a) pour le fret et le courrier en transfert et en transit, que l'inspection/filtrage conformément au point 6.8.3.2 ou les contrôles de sûreté ont été pratiqués au point d'origine, ou ailleurs dans la chaîne d'approvisionnement, et que ces expéditions ont été protégées contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles ont été effectués et jusqu'au chargement;

b) pour le fret et le courrier à haut risque, que l'inspection/filtrage conformément au point 6.7 a été effectuée par lui-même ou par une entité possédant une validation UE de sûreté aérienne au point de provenance, ou ailleurs dans la chaîne d'approvisionnement, que ces expéditions ont été étiquetées SHR et protégées contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles ont été effectués et jusqu'au chargement.

6.8.3.4. L'identifiant alphanumérique unique de l'ACC3 et le statut de l'expédition en matière de sûreté visé au point 6.3.2.6 d) et émis par un agent habilité titulaire d'une validation de sûreté de l'Union européenne doivent être indiqués dans la documentation d'accompagnement, que ce soit sous forme d'une lettre de transport aérien, d'un document postal équivalent ou d'une déclaration séparée, et sous forme électronique ou sur papier.

6.8.3.5. En l'absence d'agent habilité au sens du point 6.8.4, l'ACC3 ou un transporteur aérien en provenance d'un pays tiers figurant sur la liste de l'appendice 6Fii peut émettre la déclaration sur le statut en matière de sûreté.

6.8.4. **Validation des agents habilités et des chargeurs connus**

6.8.4.1. Pour pouvoir devenir agent habilité ou chargeur connu titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne, les entités de pays tiers doivent être validées conformément à l'une des deux options suivantes et figurer dans la base de données du ou des ACC3 auxquels elles livrent directement du fret ou du courrier à transporter à destination de l'Union:

a) le programme de sûreté de l'ACC3 doit fournir des informations détaillées sur les contrôles de sûreté mis en œuvre en son nom par les entités des pays tiers dont elle reçoit directement du fret ou du courrier à transporter à destination de l'Union. La validation UE de sûreté aérienne de l'ACC3 doit valider les contrôles de sûreté pratiqués par ces entités; ou

▼**M11**

b) les entités de pays tiers soumettent les activités de manutention de fret concernées à une validation UE de sûreté aérienne par intervalles ne dépassant pas cinq ans et fournissent aux ACC3 une copie du rapport de validation.

6.8.4.2. Si la validation UE de sûreté aérienne effectuée conformément au point 6.8.4.1 b) conclut que l'entité:

a) a réussi à se conformer aux objectifs visés sur la liste de contrôle correspondante, le rapport de validation doit préciser que l'entité est désignée comme agent habilité ou chargeur connu titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne. Le validateur doit fournir à l'entité validée l'original du rapport de validation;

b) n'a pas respecté les objectifs visés sur la liste de contrôle correspondante, l'entité n'est pas autorisée à assurer le transport de fret à destination de l'Union européenne. Elle reçoit une copie de la liste de contrôle indiquant les cas de non-conformité.

6.8.4.3. L'ACC3 doit tenir à jour une base de données contenant au moins les informations suivantes pour chaque agent habilité ou chargeur connu ayant fait l'objet d'une validation UE de sûreté aérienne conformément au point 6.8.4.1, dont il reçoit directement du fret ou du courrier à destination de l'Union:

a) les renseignements concernant l'entreprise, notamment son adresse professionnelle authentique;

b) la nature de ses activités commerciales, à l'exclusion des renseignements commerciaux sensibles;

c) ses coordonnées, ainsi que celles de la ou des personnes responsables de la sûreté;

d) son numéro d'enregistrement légal, le cas échéant;

e) s'il est disponible, et au plus tard à compter du 1er juillet 2014, le rapport de validation.

La base de données doit être disponible lors d'une inspection de l'ACC3.

Les autres entités titulaires d'une validation UE de sûreté aérienne peuvent tenir à jour une telle base de données.

6.8.5. **Non-conformité et suspension de la désignation comme ACC3**

6.8.5.1. Non-conformité

1. Si la Commission ou une autorité compétente décèle une non-conformité majeure concernant une opération d'un ACC3, qui est susceptible d'avoir des conséquences notables sur le niveau global de sûreté de l'aviation dans l'Union, elle doit:

a) en informer rapidement l'ACC3 concerné, lui demander de communiquer ses observations et exiger l'application des mesures nécessaires pour corriger le manquement grave;

b) en informer rapidement la Commission et les autres États membres.

▼M11

2. Lorsqu'une autorité compétente n'a pas levé la non-conformité, la Commission peut considérer, après consultation du comité de réglementation pour la sûreté de l'aviation civile, que le transporteur ne peut plus être reconnu comme ACC3 pour tout ou partie des liaisons en provenance de pays tiers à destination de l'Union. Dans de tels cas, les renseignements relatifs à l'ACC3 doivent être retirés de la base de données européenne des agents habilités et des chargeurs connus.

3. Un transporteur aérien qui s'est vu retirer son agrément en qualité d'ACC3 conformément au point 6.8.5.1 ne peut être réintroduit ou inclus dans la base de données européenne des agents habilités et des chargeurs connus avant qu'une validation UE de sûreté aérienne ait confirmé qu'il a été remédié au cas de non-conformité majeure, et que l'autorité compétente concernée n'en ait informé le comité pour la sûreté de l'aviation civile.

6.8.5.2. Suspension

L'autorité compétente ayant procédé à la désignation comme ACC3 est chargée de retirer l'ACC3 de la «base de données européenne des agents habilités et des chargeurs connus»:

a) à la demande du transporteur aérien ou en accord avec lui; ou

b) si l'ACC3 n'assure pas les opérations de fret concernées et ne réagit pas à une demande d'observations ou oppose toute autre entrave à l'évaluation du risque aérien.

▼B

APPENDICE 6-A

DÉCLARATION D'ENGAGEMENT — AGENT HABILITÉ

Conformément au règlement (CE) nº 300/2008 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et à ses dispositions d'application,

je déclare:

— qu'à ma connaissance, les informations contenues dans le programme de sûreté de la société sont authentiques et exactes,

— que les pratiques et les procédures définies dans ce programme de sûreté seront mises en œuvre et maintenues dans tous les sites couverts par le programme,

— que ce programme de sûreté sera adapté de façon à tenir compte de toutes les futures modifications de la législation communautaire, à moins que [nom de la société] n'informe [nom de l'autorité compétente] qu'elle ne souhaite plus exercer en qualité d'agent habilité,

— que [nom de la société] informera [nom de l'autorité appropriée] par écrit:

a) des modifications mineures apportées à son programme de sûreté, telles que celles portant sur le nom de la société, la personne responsable de la sûreté ou ses coordonnées, une nouvelle personne demandant l'accès à la «base de données CE des agents habilités et des chargeurs connus», rapidement et au plus tard dans les dix jours ouvrables;

b) des modifications majeures envisagées, telles que celles portant sur de nouvelles procédures d'inspection/de filtrage, d'importants travaux de construction qui pourraient affecter la conformité avec la législation communautaire applicable ou un changement de site/d'adresse, au moins quinze jours ouvrables avant la prise d'effet de ladite modification,

▼B

— qu'afin d'assurer la conformité avec la législation communautaire applicable, [nom de la société] coopérera pleinement aux fins de toutes les inspections nécessaires, et donnera accès à tous les documents demandés par les agents de sûreté,

— que [nom de la société] informera [nom de l'autorité compétente] de toute infraction grave en matière de sûreté et de toute situation douteuse qui pourrait concerner la sûreté du fret et/ou du courrier aérien, en particulier de toute tentative de dissimuler des articles prohibés dans des expéditions,

▼M9

— que [nom de la société] veillera à ce que l'ensemble du personnel concerné reçoive une formation conformément au chapitre 11 de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010 et connaisse ses responsabilités en matière de sûreté aux termes du programme de sûreté de la société; et

▼B

— que [nom de la société] informera [nom de l'autorité appropriée] dans les cas suivants:

a) elle cesse ses activités;

b) elle ne traite plus de fret ni de courrier;

c) elle n'est plus en mesure de satisfaire aux exigences de la législation communautaire applicable.

J'assume l'entière responsabilité de la présente déclaration.

Nom:

Fonctions dans l'entreprise:

Date:

Signature:

APPENDICE 6-B

Les dispositions relatives aux chargeurs connus sont fixées dans une décision distincte de la Commission.

APPENDICE 6-C

Les dispositions relatives à la liste de contrôle pour la validation des chargeurs connus sont fixées dans une décision distincte de la Commission.

▼M15

APPENDICE 6-C2

LISTE DE CONTRÔLE POUR LA VALIDATION DES AGENTS HABILITÉS D'UN PAYS TIERS TITULAIRES D'UNE VALIDATION UE DE SÛRETÉ AÉRIENNE

Les entités de pays tiers ont la possibilité de faire partie de la chaîne d'approvisionnement sécurisée d'un ACC3 (*transporteur de fret ou de courrier aérien qui effectue des opérations à destination de l'Union au départ d'un aéroport d'un pays tiers*) en demandant à être désignées comme RA3 (agent habilité d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne). Un RA3 est une entité assurant la manutention de fret située dans un pays tiers qui est validée et approuvée en tant que telle sur la base d'une validation UE de sûreté aérienne.

Un RA3 garantit que les expéditions à destination de l'Union européenne ont fait l'objet de contrôles de sûreté, notamment une inspection/un filtrage le cas échéant, et ont été protégées contre toute intervention non autorisée entre le moment où elles ont fait l'objet de ces contrôles de sûreté et le moment où elles ont été chargées à bord d'un aéronef ou remises à un ACC3 ou à un autre RA3.

Les conditions préalables au transport de fret ou de courrier aérien à destination de l'Union ([1]) ou de l'Islande, de la Norvège ou de la Suisse sont fixées par le règlement (UE) nº 185/2010.

([1]) États membres de l'Union européenne: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

▼**M15**

La liste de contrôle est l'outil que le validateur UE de sûreté aérienne doit utiliser pour évaluer le niveau de sûreté appliqué au fret ou au courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE ([1]) par l'entité demandant à être désignée comme RA3 ou sous sa responsabilité. La liste de contrôle ne doit être utilisée que dans les cas visés au point 6.8.4.1 b) de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010. Dans les cas visés au point 6.8.4.1 a) de ladite annexe, le validateur UE de sûreté aérienne doit utiliser la liste de contrôle relative aux ACC3.

Si le validateur UE de sûreté aérienne conclut que l'entité a réussi à se conformer aux objectifs mentionnés sur cette liste de contrôle, un rapport de validation est remis à l'entité validée. Le rapport de validation doit préciser que l'entité est désignée comme agent habilité d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne (RA3). Le RA3 peut utiliser le rapport dans ses relations commerciales avec tout ACC3. Le rapport de validation comprend au moins tous les éléments suivants:

a) la liste de contrôle complétée [appendice 6-C2 de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010], signée par le validateur UE de sûreté aérienne et accompagnée, le cas échéant, des observations de l'entité validée;

b) la déclaration d'engagements [appendice 6-H2 de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010] signée par l'entité validée;

c) une déclaration signée par le validateur UE de sûreté aérienne attestant son indépendance vis-à-vis de l'entité validée [appendice 11-A de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010].

La numérotation des pages, la date de la validation UE de sûreté aérienne et les paraphes apposés sur chaque page par le validateur et l'entité validée doivent faire foi de l'intégrité du rapport de validation. En principe, le rapport de validation est rédigé en anglais.

Le volet 5 – Inspection/filtrage et le volet 6 – Fret ou courrier à haut risque (FCHR) doivent être examinés au regard des exigences des chapitres 6.7 et 6.8 de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010. Pour les volets qui ne peuvent pas être examinés au regard des exigences du règlement (UE) nº 185/2010, les critères de référence sont les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'annexe 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale et les orientations figurant dans le manuel de sûreté de l'aviation de l'OACI (Doc 8973-Diffusion restreinte).

Si le validateur UE de sûreté aérienne conclut que l'entité n'a pas respecté les objectifs visés dans la présente liste de contrôle, cette entité reçoit une copie de la liste de contrôle complétée indiquant les défaillances.

Instructions

1) Tous les volets de la liste de contrôle doivent être remplis. Lorsqu'aucune information n'est disponible, cette absence d'informations doit être expliquée.

2) À la suite de chaque volet, le validateur UE de sûreté aérienne atteste si et dans quelle mesure les objectifs dudit volet sont remplis.

VOLET 1

Identification de l'entité validée et du validateur

1.1. Date(s) de validation	
Utiliser le format de date exact, par exemple 01.10.2012 au 02.10.2012.	
jj/mm/aaaa	

([1]) Par fret aérien, courrier aérien et aéronefs à destination de l'Union européenne/EEE, il faut entendre, dans la présente liste de contrôle, fret aérien, courrier aérien et aéronefs à destination de l'Union européenne et de l'Islande, de la Norvège et de la Suisse.

▼**M15**

1.2. Date de la précédente validation, le cas échéant	
jj/mm/aaaa	
Numéro d'enregistrement RA3 précédent, le cas échéant	
Certificat OEA/statut C-TPAT/autres types de certification, le cas échéant	

1.3. Informations concernant le validateur de sûreté aérienne	
Nom	
Société/Organisme/Autorité	
Identifiant alphanumérique unique (IAU)	
Adresse électronique	
Numéro de téléphone – y compris les indicatifs internationaux	

1.4. Nom de l'entité	
Nom	
Numéro de la société (par exemple, numéro d'identification dans le registre de commerce, le cas échéant)	
Numéro/Unité/Bâtiment	
Rue	
Ville	
Code postal	
État (le cas échéant)	
Pays	
Adresse de boîte postale, le cas échéant	

1.5. Adresse principale de l'organisme (si elle diffère du site à valider)	
Numéro/unité/bâtiment	
Rue	
Ville	
Code postal	
État (le cas échéant)	
Pays	
Adresse de boîte postale, le cas échéant	

1.6. Nature de l'activité – plusieurs types d'activités peuvent coexister	
a) Fret aérien uniquement b) Transport aérien et autres modes de transport c) Transitaire avec locaux pour le fret d) Transitaire sans locaux pour le fret e) Agent de manutention f) Autres	

1.7. Le demandeur …	
a) reçoit-il du fret d'un autre agent habilité d'un pays tiers?	
b) reçoit-il du fret de chargeurs connus d'un pays tiers?	

▼M15

c) reçoit-il du fret de clients en compte d'un pays tiers?	
d) reçoit-il du fret exempté?	
e) inspecte-t-il le fret?	
f) stocke-t-il le fret?	
g) autre (veuillez préciser)?	

1.8. Nombre approximatif de personnes employées sur le site

Nombre	

1.9. Nom et titre de la personne responsable de la sûreté du fret/courrier aérien du pays tiers

Nom	
Désignation de la fonction	
Adresse électronique	
Numéro de téléphone – y compris les indicatifs internationaux	

VOLET 2

Organisation et responsabilités de l'agent habilité d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne

Objectif: aucun transport de fret ou de courrier aérien n'est effectué à destination de l'Union européenne/EEE sans avoir subi de contrôles de sûreté. Le fret/courrier aérien livré par un RA3 à un ACC3 ou à un autre RA3 ne peut être accepté comme étant du fret ou du courrier sécurisé que si ces contrôles de sûreté sont effectués par le RA3. Les modalités de ces contrôles font l'objet des volets suivants de la présente liste de contrôle.

Le RA3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que l'ensemble du fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE fait l'objet de contrôles de sûreté appropriés, et que le fret ou le courrier sécurisé est protégé jusqu'au moment où il est transféré à un ACC3 ou à un autre RA3. Les contrôles de sûreté comprennent l'un des éléments suivants:

a) l'inspection/filtrage physique, qui doit être d'un niveau suffisant pour obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article interdit n'est dissimulé dans l'expédition;

b) d'autres contrôles de sûreté qui font partie d'un processus de sûreté de la chaîne d'approvisionnement et permettent d'obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article interdit n'est dissimulé dans l'expédition et qui ont été effectués par un autre RA3, un KC3 ou un AC3 désigné par le RA3.

Référence: point 6.8.3.

2.1. L'entité a-t-elle mis en place un programme de sûreté?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez passer directement au point 2.5.	

2.2. Programme de sûreté de l'entité

Date – utiliser le format de date exact jj/mm/aaaa	

▼**M15**

Version	
Le programme de sûreté est-il présenté à l'autorité compétente de l'État dans lequel se situe l'entité et/ou est-il approuvé par cette autorité? Si OUI, veuillez décrire la procédure.	

2.3. Le programme de sûreté couvre-t-il suffisamment les éléments de la liste de contrôle (volets 3 à 9)?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer en détail pourquoi.	

2.4. Le programme de sûreté est-il concluant, efficace et complet?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	

2.5. L'entité a-t-elle mis en place une procédure garantissant que le fret ou le courrier aérien fait l'objet de contrôles de sûreté appropriés avant d'être transféré à un ACC3 ou à un autre RA3?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire la procédure.	

2.6. L'entité a-t-elle un système de gestion (par exemple des instruments, des instructions) pour garantir que les contrôles de sûreté requis sont mis en œuvre?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire le système de gestion et expliquer s'il est approuvé, contrôlé ou fourni par l'autorité compétente ou par une autre entité.	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer de quelle manière l'entité garantit que les contrôles de sûreté sont effectués conformément aux exigences.	

2.7. Conclusions et observations générales sur le caractère fiable, concluant et efficace de la procédure

Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 3

Recrutement et formation du personnel

Objectif: pour garantir l'application des contrôles de sûreté requis, le RA3 doit affecter du personnel responsable et compétent aux activités de sûreté du fret ou du courrier aérien. Le personnel ayant accès au fret aérien sécurisé doit posséder toutes les compétences nécessaires à l'accomplissement de ses tâches et bénéficie d'une formation appropriée.

Pour réaliser cet objectif, le RA3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que tout le personnel (permanent, temporaire, intérimaire, chauffeurs, etc.) disposant d'un accès direct et non accompagné au fret ou au courrier aérien faisant ou ayant fait l'objet de contrôles de sûreté:

▼**M15**

a) a été soumis, dès l'origine et de manière périodique, à des contrôles préalables à l'embauche et/ou à des vérifications des antécédents répondant au moins aux exigences des autorités locales des locaux du RA3 validé; et

b) a suivi une formation initiale et périodique à la sûreté de manière à être conscient de ses responsabilités en matière de sûreté conformément aux exigences des autorités locales des locaux du RA3 validé.

Remarques:

— Par vérification des antécédents, il faut entendre la vérification de l'identité et de l'expérience antérieure d'une personne, et notamment de son dossier judiciaire, là où la loi le permet, afin d'évaluer dans quelle mesure cette personne peut effectuer un contrôle de sûreté et/ou obtenir un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé (définition de l'annexe 17 de l'OACI).

— Un contrôle préalable à l'embauche doit établir l'identité de la personne sur la base de preuves documentaires, prendre en considération les emplois, les études et les lacunes éventuelles au cours des cinq dernières années au moins, et exiger de l'intéressé la signature d'une déclaration détaillant les éventuels antécédents pénaux dans tous les États de résidence au cours des cinq dernières années au moins (définition de l'Union).

Référence: point 6.8.3.1.

3.1. Une procédure est-elle prévue pour garantir que tous les membres du personnel disposant d'un accès direct et non accompagné au fret ou au courrier aérien sécurisé sont soumis à des contrôles préalables à l'embauche qui évaluent leurs antécédents et compétences?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez indiquer le nombre d'années antérieures prises en considération pour le contrôle préalable à l'embauche et l'entité qui effectue ce contrôle.	

3.2. Cette procédure comporte-t-elle les éléments suivants?

☐ vérification des antécédents ☐ contrôle préalable à l'embauche ☐ contrôle des antécédents pénaux ☐ entretiens ☐ autres (préciser) Veuillez expliquer les éléments, préciser l'entité chargée de l'élément en question et indiquer, le cas échéant, la période antérieure prise en compte.	

3.3. Une procédure est-elle prévue pour garantir que la personne responsable de l'application et de la surveillance de la mise en œuvre des contrôles de sûreté sur le site fait l'objet d'un contrôle préalable à l'embauche qui évalue ses antécédents et compétences?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez indiquer le nombre d'années antérieures prises en considération pour le contrôle préalable à l'embauche et l'entité qui effectue ce contrôle.	

3.4. Cette procédure comporte-t-elle les éléments suivants?

☐ Vérification des antécédents ☐ Contrôle préalable à l'embauche ☐ Contrôle des antécédents pénaux ☐ Entretiens ☐ Autres (préciser) Veuillez expliquer les éléments, préciser l'entité chargée de l'élément en question et indiquer, le cas échéant, la période antérieure prise en compte.	

▼M15

3.5. Le personnel disposant d'un accès direct et non accompagné au fret/courrier aérien sécurisé reçoit-il une formation en matière de sûreté avant d'être autorisé à accéder à ce type de fret ou courrier aérien?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire les éléments et la durée de la formation.	

3.6. Le personnel qui procède à la réception, à l'inspection/au filtrage et/ou à la protection de fret/courrier aérien reçoit-il une formation spécifique en rapport avec ses fonctions?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire les éléments et la durée des formations.	

3.7. Le personnel visé aux points 3.5 et 3.6 reçoit-il une formation périodique?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser les éléments et la fréquence de la formation périodique.	

3.8. Conclusion: les mesures concernant le recrutement et la formation du personnel garantissent-elles que tout le personnel ayant accès au fret/courrier aérien sécurisé a été correctement recruté et formé à un niveau suffisant pour être conscient de ses responsabilités en matière de sûreté?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 4

Procédures d'acceptation

Objectif: le RA3 peut recevoir du fret ou du courrier d'un autre RA3, d'un KC3, d'un AC3 ou d'un expéditeur inconnu. Le RA3 doit avoir mis en place des procédures d'acceptation pour le fret et le courrier permettant de déterminer si une expédition provient d'une chaîne d'approvisionnement sécurisée ou non, et de définir ensuite quelles mesures de sûreté doivent lui être appliquées.

Le RA3 doit tenir à jour une base de données contenant au moins les informations suivantes pour chaque agent habilité ou chargeur connu ayant fait l'objet d'une validation UE de sûreté aérienne conformément au point 6.8.4.1, dont il reçoit directement du fret ou du courrier à livrer à un ACC3 et destinés à être transportés dans l'Union:

a) renseignements concernant l'entreprise, notamment son adresse professionnelle authentique;

b) nature de ses activités, à l'exclusion des renseignements commerciaux sensibles;

c) coordonnées, ainsi que celles de la ou des personnes responsables de la sûreté;

d) numéro d'enregistrement légal de l'entreprise, le cas échéant;

e) le rapport de validation, s'il est disponible.

Référence: points 6.8.3.1 et 6.8.4.3.

Remarque: un RA3 ne peut accepter du fret provenant d'un AC3 comme étant du fret sécurisé que si ce RA3 a désigné lui-même cet expéditeur comme AC3 et assume la responsabilité du fret livré par cet expéditeur.

▼**M15**

4.1. Lorsqu'elle accepte une expédition, l'entité vérifie-t-elle si celle-ci provient d'un autre RA3, d'un KC3, d'un AC3 ou d'un expéditeur inconnu?

OUI ou NON	
Si OUI, de quelle manière?	

4.2. L'entité établit-elle et tient-elle à jour une base de données contenant des informations pour chaque RA3, KC3 et AC3 dont elle accepte directement du fret ou du courrier aérien à livrer à un ACC3 et destinés à être transportés dans l'Union?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser les informations figurant dans la base de données.	
Si la réponse est NON, comment l'entité sait-elle si le fret provient d'un autre RA3, KC3 ou AC3?	

4.3. L'entité désigne-t-elle des expéditeurs comme AC3?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire la procédure et les garanties que l'entité exige de la part de l'expéditeur.	

4.4. Lorsqu'elle accepte une expédition, l'entité vérifie-t-elle si sa destination est un aéroport de l'Union européenne/EEE?

OUI ou NON – veuillez expliquer.	

4.5. Si OUI, l'entité soumet-elle l'ensemble du fret ou du courrier aérien aux mêmes contrôles de sûreté lorsque la destination est un aéroport de l'Union européenne/EEE?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire la procédure.	

4.6. Lorsqu'elle accepte une expédition, l'entité vérifie-t-elle si celle-ci doit être considérée comme du fret et du courrier à haut risque (FCHR) (voir définition au volet 6), y compris dans le cas d'expéditions livrées par des modes de transport autres qu'aériens?

OUI ou NON	
Si OUI, de quelle manière? Veuillez décrire la procédure.	

4.7. Lorsqu'elle accepte une expédition sécurisée, l'entité validée vérifie-t-elle si celle-ci a été protégée contre toute intervention non autorisée et/ou contre toute atteinte à son intégrité?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire (scellés, verrous, inspections, etc.).	

4.8. La personne qui effectue la livraison est-elle tenue de présenter un document d'identité officiel comportant sa photographie?

OUI ou NON	

4.9. Une procédure a-t-elle été mise en place pour repérer les expéditions qui requièrent une inspection/un filtrage?

OUI ou NON	
Si OUI, de quelle manière?	

4.10. Conclusion: les procédures d'acceptation sont-elles suffisantes pour déterminer si le fret/courrier aérien à destination d'un aéroport de l'Union européenne/EEE provient d'une chaîne d'approvisionnement sécurisée ou doit faire l'objet d'une inspection/d'un filtrage?

OUI ou NON	

▼M15

Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 5

Inspection/filtrage

Objectif: lorsque le RA3 accepte du fret et du courrier qui ne proviennent pas d'une chaîne d'approvisionnement sécurisée, il doit soumettre ces expéditions à une inspection/un filtrage approprié(e) avant de pouvoir les livrer à un ACC3 comme étant du fret sûr. Le RA3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret et le courrier aériens destinés à l'Union européenne/EEE pour transfert, transit ou déchargement dans un aéroport de l'Union sont soumis à une inspection/un filtrage par les moyens ou les méthodes visés dans la législation de l'Union selon une norme suffisante pour raisonnablement garantir qu'ils ne contiennent pas d'articles prohibés.

Lorsque l'inspection/le filtrage de fret ou de courrier aérien est réalisé(e) par les soins ou pour le compte de l'autorité compétente dans le pays tiers, le RA3 doit déclarer ce fait et préciser les modalités selon lesquelles une inspection/un filtrage adéquat(e) est assurée.

Remarque: le point 6.8.3.2 permet d'appliquer à titre minimal les normes de l'OACI pour mettre en œuvre les dispositions du point 6.8.3.1 jusqu'au 30 juin 2014, mais la validation UE de sûreté aérienne tient compte néanmoins des exigences de l'Union européenne en matière d'inspection/de filtrage, même si la validation est effectuée avant le 1er juillet 2014.

Référence: point 6.8.3.

5.1. L'inspection/filtrage est-elle effectuée pour le compte de l'entité par une autre entité?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez indiquer la nature précise de ces entités: — société d'inspection/de filtrage privée, — entreprise du secteur public, — installation ou organisme d'inspection/de filtrage du secteur public, — autre. Veuillez préciser la nature de l'accord/du contrat entre l'entité validée et l'entité qui effectue l'inspection/le filtrage en son nom.	

5.2. Quelles sont les méthodes d'inspection/de filtrage utilisées pour le fret et le courrier aériens?

Veuillez préciser, en détaillant les équipements utilisés pour l'inspection/le filtrage du fret et du courrier aériens (par exemple, fabricant, type, version du logiciel, norme, numéro de série, etc.) pour toutes les méthodes pratiquées.	

5.3. L'équipement ou la méthode utilisée (par exemple, les chiens détecteurs d'explosifs) figurent-ils sur les listes de conformité les plus récentes de l'Union européenne, de la CEAC ou de la TSA?

OUI ou NON	

▼**M15**

Si OUI, veuillez préciser.	
Si la réponse est NON, veuillez fournir des précisions sur l'agrément des équipements et la date de celui-ci, ainsi que des éléments démontrant qu'il respecte les normes de l'Union européenne relatives à ces équipements.	

5.4. L'équipement est-il utilisé conformément au CONOPS (concept d'opération) du fabricant et fait-il l'objet de contrôles et d'essais réguliers?

OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.	

5.5. La nature de l'expédition est-elle prise en considération lors de l'inspection/du filtrage?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire de quelle manière il est garanti que la méthode d'inspection/de filtrage choisie est employée selon une norme suffisante pour obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article interdit n'est dissimulé dans l'expédition.	

5.6. Une procédure est-elle prévue pour résoudre l'alerte produite par les équipements d'inspection/de filtrage? [Pour certains équipements (par exemple, les équipements de radiographie), l'alarme est déclenchée par l'opérateur lui-même.]

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire la procédure de résolution des alertes permettant de raisonnablement garantir l'absence d'articles prohibés.	
Si la réponse est NON, décrivez les suites réservées à l'expédition.	

5.7. Y a-t-il des expéditions exemptées d'inspection/de filtrage de sûreté?

OUI ou NON	

5.8. Y a-t-il des exemptions non conformes à la liste de l'Union?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser.	

5.9. L'accès à la zone d'inspection/de filtrage est-il contrôlé de manière à garantir que seul le personnel autorisé et formé y a accès?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser.	

5.10. Un régime de contrôle de la qualité et/ou d'essais a-t-il été mis en place?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser.	

▼M15

5.11. Conclusion: le fret et le courrier aériens font-ils l'objet d'une inspection/d'un filtrage par l'un des moyens ou l'une des méthodes figurant au point 6.2.1 de la décision 2010/774/UE selon une norme suffisante pour raisonnablement garantir qu'ils ne contiennent pas d'articles prohibés?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser les raisons.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 6

Fret ou courrier à haut risque (FCHR)

Objectif: les expéditions provenant de lieux jugés à haut risque par l'Union, ou ayant fait l'objet d'un transfert dans de tels lieux, ou qui semblent avoir été sensiblement altérées, doivent être considérées comme du fret et du courrier à haut risque (FCHR). Les expéditions de ce type doivent faire l'objet d'une inspection/d'un filtrage répondant à des instructions particulières. Le RA3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le FCHR à destination de l'Union européenne/EEE est repéré et soumis à des contrôles appropriés, comme le prévoit la législation de l'Union.

L'ACC3 à qui le RA3 livre du fret ou du courrier aérien à transporter est autorisé à communiquer au RA3 les informations les plus récentes sur les provenances à haut risque.

Le RA3 doit appliquer les mêmes mesures, sans distinguer si le fret et le courrier à haut risque qu'il reçoit lui parviennent d'un autre transporteur aérien ou par d'autres moyens de transport.

Référence: point 6.7.

Remarque: le FCHR ayant reçu l'autorisation de transport dans l'Union européenne/EEE doit se voir attribuer le statut de sûreté «SHR» (peut être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier, dans le respect des exigences relatives au fret ou au courrier à haut risque).

6.1. Le personnel chargé des contrôles de sûreté sait-il quel fret/courrier aérien doit être traité comme du fret et courrier à haut risque (FCHR)?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser.	

6.2. L'entité a-t-elle mis en place des procédures pour repérer le FCHR?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser.	

6.3. Le FCHR est-il soumis à des procédures d'inspection/de filtrage spécifiques conformément à la législation de l'Union?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez indiquer les procédures appliquées.	

6.4. Après l'inspection/le filtrage, l'entité ajoute-t-elle une déclaration relative au statut de sûreté SHR dans les documents qui accompagnent l'expédition?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire de quelle manière le statut de sûreté est établi et dans quel document.	

▼M15

6.5. Conclusion: la procédure mise en place par l'entité est-elle utile et suffisante pour garantir que tout le FCHR fait l'objet d'un traitement adéquat avant le chargement?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser les raisons.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 7

Protection du fret/courrier aérien sécurisé

Objectif: le RA3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret et/ou courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE est protégé contre toute intervention non autorisée et/ou contre toute atteinte à son intégrité depuis le point où l'inspection/le filtrage ou d'autres contrôles de sûreté ont été effectués, ou depuis le point d'acceptation après la réalisation de l'inspection/du filtrage ou des contrôles de sûreté, jusqu'au chargement ou au transfert à un ACC3 ou un autre RA3. Si du fret/courrier aérien sécurisé précédemment n'est pas protégé par la suite, il ne peut être chargé ni transféré à un ACC3 ou à un autre RA3 comme étant du fret ou du courrier sécurisé.

La protection peut être assurée par différents moyens, notamment physiques (barrières, salles fermées à clé, etc.), humains (patrouilles, personnel formé, etc.) et technologiques (caméras de surveillance en circuit fermé, alarme d'intrusion, etc.).

Le fret ou courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE dont la sûreté a été contrôlée doit être séparé du reste du fret ou du courrier.

Référence: point 6.8.3.1.

7.1. La protection du fret/courrier aérien sécurisé est-elle assurée par une autre entité pour le compte de l'entité validée?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez indiquer la nature précise de ces entités: — société d'inspection/filtrage privée, — entreprise du secteur public, — installation ou organisme d'inspection/de filtrage du secteur public, — autre.	

7.2. Des contrôles de sûreté et une protection ont-ils été mis en place pour empêcher toute atteinte à l'intégrité au cours de la procédure d'inspection/de filtrage?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser. Veuillez préciser le ou les type(s) de protection mis en place: — moyens physiques (clôture, barrière, bâtiment construit en matériaux solides, etc.), — moyens humains (patrouilles, etc.), — moyens technologiques (caméras de surveillance en circuit fermé, système d'alarme, etc.), et expliquer de quelle manière ils sont organisés.	

▼**M15**

7.3. Le fret/courrier aérien sécurisé est-il uniquement accessible aux personnes autorisées?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser. Veuillez indiquer de quelle manière sont contrôlés tous les points d'accès (y compris les portes et fenêtres) au fret/courrier aérien identifiable et sécurisé.	

7.4. Des procédures ont-elles été mises en place pour garantir que le fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE ayant fait l'objet de contrôles de sûreté est protégé contre toute intervention non autorisée entre le moment où les contrôles de sûreté ont été réalisés et le moment où il est chargé ou transféré à un ACC3 ou à un autre RA3?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire les moyens de protection utilisés (physiques, humains, technologiques, etc.). Veuillez également préciser si le bâtiment est construit en matériaux solides et quels types de matériaux sont utilisés, le cas échéant.	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	

7.5. Conclusions: la protection des expéditions est-elle suffisamment efficace pour prévenir toute intervention illicite?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 8

Documentation

Objectif: le statut de sûreté d'une expédition en matière de sûreté doit être indiqué dans la documentation accompagnant l'expédition, sous forme d'une lettre de transport aérien, d'un document postal équivalent ou d'une déclaration séparée, et sous forme électronique ou sur papier. Le statut de sûreté est délivré par le RA3.

Référence: points 6.3.2.6 d) et 6.8.3.4.

Remarque: les statuts de sûreté peuvent être les suivants:

— «SPX» (peut être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier),

— «SCO» (peut seulement être transporté par des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier), ou

— «SHR» (peut être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier, dans le respect des exigences relatives au fret ou au courrier à haut risque).

8.1. L'entité précise-t-elle dans la documentation d'accompagnement (par exemple lettre de transport aérien) le statut de sûreté du fret et la façon dont ce statut a été établi?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer.	

▼M15

8.2. Conclusion: la procédure de documentation est-elle suffisante pour garantir que le fret ou le courrier est accompagné d'une documentation appropriée indiquant le statut de sûreté correct?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 9

Transports

Objectif: le fret et le courrier aériens doivent être protégés contre toute intervention non autorisée ou contre toute atteinte à leur intégrité entre le moment où les contrôles de sûreté ont été réalisés et le moment où ils sont chargés ou transférés à un ACC3 ou à un autre RA3. Cela comprend la protection pendant le transport jusqu'à l'aéronef, ou jusqu'à l'ACC3 ou un autre RA3. Si du fret/courrier aérien préalablement sécurisé n'est pas protégé durant le transport, il ne peut être chargé ni transféré à un ACC3 ou à un autre RA3 comme étant du fret sécurisé.

Pendant leur transport jusqu'à un aéronef, un ACC3 ou un autre RA3, le RA3 est responsable de la protection des expéditions sûres. C'est aussi le cas lorsque le transport est effectué par une autre entité, par exemple un transitaire, pour son compte. Ce n'est pas le cas lorsque les expéditions sont transportées sous la responsabilité d'un ACC3 ou d'un autre RA3.

Référence: point 6.8.3.

9.1. De quelle manière le fret/courrier aérien est-il acheminé jusqu'à l'ACC3 ou un autre RA3?

a) Transport propre de l'entité validée?

OUI ou NON	

b) Transport d'un autre RA3 ou d'un ACC3?

OUI ou NON	

c) Sous-traitant utilisé par l'entité validée?

OUI ou NON	

9.2. Le fret/courrier aérien est-il placé dans un emballage à témoin d'intégrité?

OUI ou NON	
Si OUI, de quelle manière?	

9.3. Le véhicule est-il scellé ou verrouillé avant le transport?

OUI ou NON	
Si OUI, de quelle manière?	

9.4. Lorsque des scellés numérotés sont utilisés, l'accès aux scellés est-il contrôlé et les numéros sont-ils enregistrés?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser de quelle manière.	

▼M15

9.5. Le cas échéant, le transporteur concerné signe-t-il la déclaration du transporteur?

OUI ou NON	

9.6. La personne transportant le fret a-t-elle été soumise à des contrôles de sûreté spécifiques et a-t-elle reçu une formation de sensibilisation à la sûreté avant d'être autorisée à transporter du fret/courrier aérien sécurisé?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez indiquer quel type de contrôles de sûreté (contrôle préalable à l'embauche, vérification des antécédents, etc.) et quel type de formation (formation de sensibilisation à la sûreté, etc.)	

9.7. Conclusion: les mesures prises sont-elles suffisantes pour protéger le fret/courrier aérien de toute intervention non autorisée durant le transport?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 10

Conformité

Objectif: après évaluation des neuf premiers volets de la présente liste de contrôle, le validateur UE de sûreté aérienne doit établir si sa vérification sur place confirme la mise en œuvre des contrôles de sûreté conformément aux objectifs cités sur la présente liste de contrôle pour le fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE.

Deux scénarios sont possibles. Le validateur UE de sûreté aérienne conclut:

a) soit que l'entité a réussi à se conformer aux objectifs mentionnés sur la présente liste de contrôle («succès»): dans ce cas, le validateur doit fournir à l'entité validée l'original du rapport de validation et préciser que l'entité est désignée comme agent habilité d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne (RA3);

b) soit que l'entité n'a pas réussi à se conformer aux objectifs mentionnés sur la présente liste de contrôle («échec»): dans ce cas, l'entité n'est pas autorisée à livrer à un ACC3 ou à un autre RA3 du fret/courrier aérien sécurisé à destination de l'Union européenne/EEE. Elle reçoit une copie de la liste de contrôle complétée indiquant les défaillances.

En général, le validateur UE de sûreté aérienne doit décider si le fret et le courrier acheminés par l'entité validée ont été traités d'une manière permettant de présumer qu'au moment où ils sont livrés à un ACC3 ou à un autre RA3, ils peuvent être embarqués de façon sûre à destination de l'Union européenne/EEE conformément à la réglementation applicable de l'Union.

Le validateur UE de sûreté aérienne doit garder à l'esprit que l'évaluation est basée sur une méthodologie globale de conformité axée sur les objectifs.

10.1. Conclusion générale

Évaluation (et notification) (Veuillez mettre en évidence la mention qui s'applique.) S'il s'agit de la mention «succès», il sera considéré que l'entité est désignée comme agent habilité d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne (RA3).	Succès/Échec

▼M15

Lorsque l'évaluation générale est un échec, veuillez établir ci-dessous la liste des domaines dans lesquels l'entité n'a pas atteint le niveau de sûreté requis ou témoigne d'une vulnérabilité particulière. Indiquez également quelles adaptations seraient, selon vous, nécessaires pour atteindre le niveau requis et passer l'évaluation avec succès.

Observations du validateur UE de sûreté aérienne	
Observations de l'entité	

Nom du validateur:

Date:

Signature:

ANNEXE

Liste des personnes et entités visitées et interrogées

Indiquer le nom de l'entité, le nom de la personne de contact et la date de la visite ou de l'entretien.

Nom de l'entité	Nom de la personne à contacter	Date de la visite/de l'entretien

▼M11

APPENDICE 6-C3

LISTE DE CONTRÔLE POUR LA VALIDATION DES ACC3

La désignation comme ACC3 («transporteur de fret ou de courrier aérien qui effectue des opérations à destination de l'Union au départ d'un aéroport d'un pays tiers») est la condition préalable au transport de fret ou de courrier aérien à destination de l'Union européenne [1] (UE) ou de l'Islande, de la Norvège et de la Suisse, en vertu du règlement (UE) nº 185/2010 tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) nº 859/2011 de la Commission [2].

La désignation comme ACC3 est requise, en principe [3], pour tous les vols transportant du fret ou du courrier destiné au transfert, au transit ou au déchargement dans les aéroports de l'Union européenne et de l'EEE. Chacune des autorités compétentes des États membres de l'Union européenne, de l'Islande, de la Norvège et de la Suisse est responsable de la désignation de certains transporteurs aériens comme ACC3. La désignation se fonde sur le programme de sûreté d'un transporteur aérien et sur une vérification sur place de sa mise en œuvre, dans le respect des objectifs mentionnés sur la présente liste de contrôle.

[1] États membres de l'Union européenne: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

[2] JO L 220 du 26.8.2011, p. 9. Point 6.8.1.1 du règlement (UE) nº 185/2010: Tout transporteur aérien transportant du fret ou du courrier en provenance d'un aéroport d'un pays tiers qui ne figure pas dans l'appendice 6-F, et destiné au transfert, au transit ou au déchargement dans tout aéroport entrant dans le champ d'application du règlement (CE) nº 300/2008, doit être désigné comme «transporteur de fret ou de courrier aérien qui effectue des opérations à destination de l'Union au départ d'un aéroport d'un pays tiers» (ACC3).

[3] Cette règle ne s'applique pas au fret ou courrier aérien en provenance d'un petit nombre de pays exemptés du régime des ACC3.

▼**M11**

La liste de contrôle est l'instrument que le validateur UE de sûreté aérienne doit utiliser pour évaluer le niveau de sûreté appliqué au fret ou au courrier aérien ([1]) à destination de l'Union européenne/EEE par les soins ou sous la responsabilité de l'ACC3 ou d'un transporteur aérien demandant à être désigné comme ACC3.

Un rapport de validation doit être remis à l'autorité compétente responsable de la désignation et à l'entité validée dans un délai maximal d'un mois après la vérification sur place. Le rapport de validation doit comprendre au minimum:

— la liste de contrôle remplie, signée par le validateur UE de sûreté aérienne et accompagnée, le cas échéant, des observations de l'entité validée,

— la déclaration d'engagements [appendice 6-H1 de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010] signée par l'entité validée, et

— une déclaration signée par le validateur UE de sûreté aérienne attestant son indépendance vis-à-vis de l'entité validée [appendice 11-A de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010].

La numérotation des pages, la date de la validation UE de sûreté aérienne et les paraphes apposés sur chaque page par le validateur et l'entité validée doivent faire foi de l'intégrité du rapport de validation. En principe, le rapport de validation est rédigé en anglais.

Le volet 3 – programme de sûreté du transporteur aérien, le volet 6 – base de données, le volet 7 – inspection/filtrage et le volet 8 – fret ou courrier à haut risque (FCHR) doivent être examinés au regard des exigences des chapitres 6.7 et 6.8 du règlement (UE) nº 185/2010. Pour les autres volets, les critères de référence sont les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'annexe 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale et les orientations figurant dans le manuel de sûreté de l'aviation de l'OACI (Doc 8973-Diffusion restreinte).

Instructions

— Tous les volets de la liste de contrôle doivent être remplis. Lorsque aucune information n'est disponible, cette absence d'informations doit être expliquée.

— À la suite de chaque volet, le validateur UE de sûreté aérienne atteste si et dans quelle mesure les objectifs dudit volet sont remplis.

VOLET 1

Identification de l'entité validée et du validateur

1.1 Date(s) de validation	
Utiliser le format de date exact, par exemple 01.10.2012 au 02.10.2012	
jj/mm/aaaa	

1.2 Date de la précédente validation et identifiant alphanumérique unique (IAU) de l'ACC3, le cas échéant	
jj/mm/aaaa	
IAU	

1.3 Informations concernant le validateur de sûreté aérienne	
Nom	
Société/Organisme/Autorité	

([1]) Par fret aérien, courrier aérien et aéronefs à destination de l'Union européenne/EEE il faut entendre, sur la présente liste de contrôle, fret aérien, courrier aérien et aéronefs à destination de l'Union européenne et de l'Islande, de la Norvège et de la Suisse.

▼**M11**

IAU	
Adresse électronique	
Numéro de téléphone – y compris les indicatifs internationaux	
1.4 Nom du transporteur aérien à valider	
Nom	
CTA (certificat de transporteur aérien) délivré par (nom de l'État)	
Code IATA (Association internationale du transport aérien) ou code OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) à défaut de code IATA pour le transporteur aérien concerné. Prière de préciser quel est le code fourni.	
État responsable de la désignation du transporteur aérien comme ACC3	
1.5 Informations concernant la localisation de l'aéroport du pays tiers qui sera validé et aux installations de fret/courrier s'y rapportant	
Nom	
Code IATA (ou OACI) de l'aéroport	
Pays	
1.6 Nature de l'activité du transporteur aérien – plusieurs types d'activités peuvent coexister	
a) transport de passagers et de fret/courrier b) transport de fret et de courrier uniquement c) transport de fret uniquement d) transport de courrier uniquement e) transport intégré f) transport nolisé	
1.7 Nom et titre de la personne responsable de la sûreté du fret/courrier aérien du pays tiers	
Nom	
Désignation de la fonction	
Adresse électronique	
Numéro de téléphone – y compris les indicatifs internationaux	
1.8 Adresse du bureau principal du transporteur aérien dans l'aéroport où s'effectue la visite	
Numéro/Unité/Bâtiment/Aéroport	
Rue	
Ville	
Code postal	
État (le cas échéant)	
Pays	
1.9 Adresse du siège principal du transporteur aérien (par exemple, siège social)	
Numéro/Unité/Bâtiment/Aéroport	
Rue	
Ville	
Code postal	
État (le cas échéant)	
Pays	

▼**M11**

VOLET 2

Organisation et responsabilités de l'ACC3 à l'aéroport

Objectif: aucun transport de fret ou de courrier aérien n'est effectué à destination de l'Union européenne/EEE sans avoir subi de contrôles de sûreté. Les modalités de ces contrôles font l'objet des volets suivants de la présente liste de contrôle. L'ACC3 ne doit pas accepter de transporter du fret ou du courrier par aéronef à destination de l'Union européenne sans que l'exécution de l'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté ait été constatée et attestée par un agent habilité titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne, un chargeur connu titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne ou un client en compte d'un agent habilité titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne, ou que ces expéditions aient fait l'objet d'une inspection/filtrage conformément à la réglementation de l'Union européenne.

L'ACC3 doit avoir mis en place une procédure garantissant que l'ensemble du fret et du courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE fait l'objet de contrôles de sûreté appropriés, sauf le fret et courrier aérien exempté d'inspection/filtrage conformément aux dispositions de la législation de l'Union, et que ce fret ou ce courrier est protégé ensuite jusqu'au chargement à bord de l'aéronef. Les contrôles de sûreté comprennent:

— l'inspection/filtrage physique qui doit être d'un niveau suffisant pour obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article interdit n'est dissimulé dans l'expédition, ou

— d'autres contrôles de sûreté qui font partie d'un processus de sûreté de la chaîne d'approvisionnement et permettent d'obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article interdit n'est dissimulé dans l'expédition, effectués par des agents habilités ou des chargeurs connus titulaires d'une validation UE de sûreté aérienne ou par un client en compte d'un agent habilité titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne.

Référence: point 6.8.3

2.1 Le transporteur aérien a-t-il mis en place une procédure garantissant que le fret ou le courrier aérien fait l'objet de contrôles de sûreté appropriés avant d'être chargé à bord d'un aéronef à destination de l'Union européenne/EEE?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire la procédure	

2.2 Les contrôles de sûreté sont-ils effectués par le transporteur aérien ou pour son compte par une entité couverte par le programme de sûreté du transporteur aérien?

Si OUI, veuillez préciser	
Si la réponse est NON, quelles entités non couvertes par le programme de sûreté du transporteur aérien effectuent-elles les contrôles de sûreté du fret ou du courrier aérien transporté par ce transporteur aérien à destination de l'Union européenne/EEE?	
Veuillez indiquer la nature de ces entités et donner des précisions — société de manutention privée — entreprise du secteur public — installation ou organisme d'inspection/filtrage du secteur public — autres	

▼**M11**

2.3 Au moyen de quels instruments et selon quelles instructions le transporteur aérien veille-t-il à ce que les contrôles de sûreté soient effectués conformément aux exigences?
2.4 Le transporteur aérien est-il en mesure de demander les contrôles de sûreté appropriés lorsque l'inspection/filtrage est effectuée par des entités non couvertes par le programme de sûreté du transporteur aérien, telles que des installations du secteur public?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser	

2.5 Un programme d'agent habilité/chargeur connu pour le fret et le courrier aérien a-t-il été mis en place conformément aux normes de l'OACI dans l'État de l'aéroport où la visite de validation a lieu?

Si OUI, veuillez décrire les éléments du programme et la manière dont il a été mis en place	

2.6 Conclusions et observations générales sur le caractère fiable, concluant et efficace de la procédure.

Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 3

Programme de sûreté du transporteur aérien

Objectif: l'ACC3 doit faire en sorte que son programme de sûreté comprenne toutes les mesures de sûreté aérienne nécessaires et suffisantes pour le transport de fret et du courrier aérien à destination de l'Union européenne.

Le programme de sûreté et la documentation connexe du transporteur aérien doivent constituer la base des contrôles de sûreté effectués pour répondre à l'objectif de la présente liste de contrôle. Il est loisible au transporteur aérien de transmettre sa documentation au validateur UE de sûreté aérienne à l'avance, avant la visite sur place, afin de l'aider à se familiariser avec les lieux à inspecter.

Référence: point 6.8.2.1 et appendice 6-G

Remarque: les points ci-après figurant sur la liste de l'appendice 6-G de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010 doivent être dûment couverts:

a) description des mesures applicables au fret et au courrier aérien;

b) procédures aux fins de l'acceptation;

c) dispositif et critères relatifs à l'agent habilité;

d) dispositif et critères relatifs au chargeur connu;

e) dispositif et critères relatifs au client en compte;

f) normes pour l'inspection/filtrage et l'examen physique;

g) lieu de l'inspection/filtrage et de l'examen physique;

h) renseignements sur les équipements d'inspection/filtrage;

i) renseignements sur l'exploitant ou le prestataire de services;

j) liste des exemptions de l'inspection/filtrage ou de l'examen physique;

k) traitement du fret et du courrier à haut risque.

▼M11

3.1 Programme de sûreté du transporteur aérien	
Date – utiliser le format de date exact jj/mm/aaaa	
Version	
Le programme a-t-il été soumis précédemment à une autorité appropriée de l'Union européenne/EEE? Si OUI, à quelle date, pour l'obtention de la désignation comme ACC3? À d'autres fins?	

3.2 Le programme de sûreté couvre-t-il suffisamment les éléments de la liste ci-dessus?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer en détail pourquoi	

3.3 Les mesures de sûreté aérienne décrites dans le programme de sûreté sont-elles nécessaires et suffisantes pour assurer la sûreté du fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE selon les normes requises?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer en détail pourquoi	

3.4 Conclusion: le programme de sûreté est-il concluant, efficace et complet?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi	
Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 4

Recrutement et formation du personnel

Objectif: l'ACC3 doit affecter du personnel responsable et compétent aux activités de sûreté du fret ou du courrier aérien. Le personnel ayant accès au fret aérien dont la sûreté a été contrôlée possède toutes les compétences nécessaires à l'accomplissement de ses tâches et bénéficie d'une formation appropriée.

Pour réaliser cet objectif, l'ACC3 doit avoir mis en place une procédure garantissant que tout le personnel (permanent, temporaire, intérimaire, chauffeurs, etc.) disposant d'un accès direct et non accompagné au fret ou au courrier aérien faisant ou ayant fait l'objet de contrôles de sûreté:

— a été soumis, dès l'origine et de manière périodique, à des contrôles préalables à l'embauche et/ou à des vérifications des antécédents répondant au moins aux exigences des autorités locales de l'aéroport validé, et

— a suivi une formation initiale et périodique à la sûreté de manière à être informé de ses responsabilités en matière de sûreté conformément aux exigences des autorités locales de l'aéroport validé.

Référence: point 6.8.3.1

Remarques:

— par vérification des antécédents, il faut entendre la vérification de l'identité et de l'expérience antérieure d'une personne, et notamment de son dossier judiciaire, là où la loi le permet, afin d'évaluer dans quelle mesure cette personne peut effectuer un contrôle de sûreté et/ou obtenir un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé (définition de l'annexe 17 de l'OACI),

▼**M11**

— un contrôle préalable à l'embauche doit établir l'identité de la personne sur la base de preuves documentaires, prendre en considération les emplois, les études et les lacunes éventuelles au cours des cinq dernières années, et exiger de l'intéressé la signature d'une déclaration détaillant les éventuels antécédents pénaux dans tous les États de résidence au cours des cinq dernières années (définition de l'Union).

4.1 Une procédure est-elle prévue pour garantir que tous les membres du personnel disposant d'un accès direct et non accompagné au fret ou au courrier aérien dont la sûreté a été contrôlée sont soumis à des contrôles préalables à l'embauche qui évaluent leurs antécédents et compétences?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez indiquer le nombre d'années antérieures prises en considération pour le contrôle préalable à l'embauche et l'entité qui effectue ce contrôle.	

4.2 Cette procédure comporte-t-elle les éléments suivants?

— vérification des antécédents — contrôle préalable à l'embauche — contrôle des antécédents pénaux — entretiens — autres (préciser) Veuillez expliquer les éléments, préciser l'entité chargée de l'élément en question et indiquer, le cas échéant, la période antérieure prise en compte.	

4.3 Une procédure est-elle prévue pour garantir que la personne responsable de l'application et de la surveillance de la mise en œuvre des contrôles de sûreté sur le site fait l'objet d'un contrôle préalable à l'embauche qui évalue ses antécédents et compétences?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez indiquer le nombre d'années antérieures prises en considération pour le contrôle préalable à l'embauche et l'entité qui effectue ce contrôle.	

4.4 Cette procédure comporte-t-elle les éléments suivants?

— vérification des antécédents — contrôle préalable à l'embauche — contrôle des antécédents pénaux — entretiens — autres (préciser) Veuillez expliquer les éléments, préciser l'entité chargée de l'élément en question et indiquer, le cas échéant, la période antérieure prise en compte.	

4.5 Le personnel disposant d'un accès direct et non accompagné au fret/courrier aérien dont la sûreté a été contrôlée reçoit-il une formation en matière de sûreté avant d'être autorisé à accéder à ce type de fret ou courrier aérien?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire les éléments et la durée de la formation	

▼**M11**

4.6 Le personnel qui procède à la réception, à l'inspection/filtrage et/ou à la protection de fret/courrier aérien reçoit-il une formation spécifique en rapport avec ses fonctions?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire les éléments et la durée des formations.	

4.7 Le personnel visé aux points 4.5 et 4.6 reçoit-il une formation périodique?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser les éléments et la fréquence de la formation périodique	

4.8 Conclusion: les mesures concernant le recrutement et la formation du personnel garantissent-elles que tout le personnel ayant accès au fret/courrier aérien dont la sûreté a été contrôlée a été correctement affecté et formé à un niveau suffisant pour être informé de ses responsabilités en matière de sûreté?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi	
Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 5

Procédures d'acceptation

Objectif: l'ACC3 doit avoir mis en place une procédure permettant d'évaluer et de vérifier le statut de sûreté d'une expédition au moment de son acceptation, compte tenu des contrôles antérieurs.

La procédure doit permettre de vérifier si:

— l'expédition est livrée par une personne désignée par l'agent habilité ou le chargeur connu titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne figurant dans sa base de données (volet 6) ou par un client en compte d'un tel agent habilité,

— l'expédition est présentée avec toutes les informations de sûreté requises (lettre de transport aérien et informations sur le statut en matière de sûreté, sur papier ou en version électronique) correspondant aux expéditions de fret et de courrier aérien qui sont en cours de livraison,

— l'expédition est exempte de tout signe d'atteinte à son intégrité, et

— l'expédition doit être considérée comme du fret et courrier à haut risque (FCHR).

Référence: point 6.8.3.1

Remarques:

— un agent habilité ou un chargeur connu est une entité assurant la manutention de fret, qui a été dûment validée par un validateur UE de sûreté aérienne ou dont les mesures de sûreté figurent dans le programme de sûreté d'un ACC3 validé par l'Union européenne (dans ce cas, l'ACC3 est conjointement responsable des mesures de sûreté),

▼**M11**

— un client en compte est une entité assurant la manutention de fret à son propre compte, sous la responsabilité d'un agent habilité titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne. Cet agent habilité est pleinement responsable des contrôles de sûreté réalisés par le client en compte,

— la personne désignée correspond à la personne qui est chargée de livrer le fret ou le courrier aérien au transporteur aérien. La personne qui livre l'expédition au transporteur aérien doit présenter une carte d'identité, un passeport, un permis de conduire ou un autre document portant sa photographie et qui a été délivré ou est reconnu par l'autorité nationale.

5.1 Lorsqu'il accepte directement une expédition, le transporteur aérien établit-il si elle provient d'un agent habilité, d'un chargeur connu ou d'un client en compte validé ou reconnu conformément à la législation de l'Union sur le fret aérien et figurant dans la base de données du transporteur aérien?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire la procédure	

5.2 Lorsqu'il accepte directement une expédition, le transporteur aérien vérifie-t-il si sa destination est un aéroport de l'Union européenne/EEE?

OUI ou NON – veuillez expliquer	

5.3 Si OUI – le transporteur aérien soumet-il l'ensemble du fret ou du courrier aux mêmes contrôles de sûreté lorsque la destination est un aéroport de l'Union européenne/EEE?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire la procédure	

5.4 Lorsqu'il accepte directement une expédition, le transporteur aérien vérifie-t-il si elle doit être considérée comme du fret et du courrier à haut risque (FCHR), y compris dans le cas d'expéditions livrées par des modes de transport autres qu'aériens?

OUI ou NON	
Si OUI, de quelle manière? Veuillez décrire la procédure	

5.5 Lorsqu'il accepte une expédition dont la sûreté a été contrôlée, le transporteur aérien vérifie-t-il si elle a été protégée contre toute intervention ou manipulation non autorisée?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire (scellés, verrous, etc.)	

5.6 Si le transporteur aérien accepte du fret/courrier aérien en transit à cet endroit (fret/courrier qui repart à bord du même aéronef que celui dans lequel il est arrivé), vérifie-t-il, sur la base des données disponibles, si de nouveaux contrôles de sûreté doivent être pratiqués?

OUI ou NON	
Si OUI, comment procède-t-il à cette vérification?	
Si la réponse est NON, quels sont les contrôles pratiqués pour garantir la sûreté du fret et du courrier à destination de l'Union européenne/EEE?	

▼**M11**

5.7 Si le transporteur aérien accepte du fret/courrier aérien en transfert à cet endroit (fret/courrier qui repart à bord d'un autre aéronef que celui dans lequel il est arrivé), vérifie-t-il, sur la base des données disponibles, si de nouveaux contrôles de sûreté doivent être pratiqués?

OUI ou NON	
Si OUI, comment procède-t-il à cette vérification?	
Si la réponse est NON, quels sont les contrôles pratiqués pour garantir la sûreté du fret et du courrier à destination de l'Union européenne/EEE?	

5.8 La personne qui livre du fret aérien connu dont la sûreté a été contrôlée au transporteur aérien est-elle tenue de présenter un document d'identité officiel comportant sa photographie?

OUI ou NON	

5.9 Conclusion: les procédures d'acceptation sont-elles suffisantes pour déterminer si le fret ou courrier aérien provient d'une chaîne d'approvisionnement sûre ou doit faire l'objet d'une inspection/filtrage?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi	
Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 6

Base de données

Objectif: lorsque l'ACC3 n'est pas tenu d'assurer l'inspection/filtrage à 100 % du fret ou du courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE, il doit garantir que le fret ou le courrier provient d'un agent habilité ou d'un chargeur connu titulaire d'une validation de sûreté aérienne UE ou d'un client en compte d'un agent habilité.

Pour assurer le suivi des contrôles de sûreté effectués, l'ACC3 doit tenir à jour une base de données contenant les informations suivantes pour chaque entité ou personne dont elle accepte directement du fret ou du courrier:

— statut de l'entité concernée (agent habilité ou chargeur connu),

— renseignements concernant l'entreprise, notamment son adresse professionnelle authentique,

— nature de ses activités, à l'exclusion des renseignements commerciaux sensibles,

— coordonnées, ainsi que celles de la ou des personnes responsables de la sûreté;

— numéro d'enregistrement légal, le cas échéant.

Lorsqu'il reçoit du fret ou du courrier aérien, l'ACC3 doit vérifier dans la base de données si l'entité y figure. Si l'entité ne figure pas dans la base de données, le fret ou le courrier aérien livré par elle devra subir une inspection/un filtrage avant son chargement.

▼**M11**

Référence: points 6.8.4.1 et 6.8.4.3

6.1 Le transporteur aérien tient-il à jour une base de données contenant, selon le cas, les renseignements visés ci-dessus concernant:

— les agents habilités titulaires d'une validation UE de sûreté aérienne,

— les chargeurs connus titulaires d'une validation UE de sûreté aérienne,

— les clients en compte d'un agent habilité (sur une base volontaire)?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire la base de données	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer pourquoi	

6.2 Le personnel acceptant le fret et le courrier aérien a-t-il facilement accès à la base de données?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire la procédure	

6.3 La base de données est-elle mise à jour de façon régulière de manière à fournir des données fiables au personnel acceptant le fret et le courrier aérien?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer	

6.4 Conclusion: le transporteur aérien tient-il à jour une base de données qui garantit une transparence totale de ses relations avec les entités dont il reçoit directement du fret ou du courrier (ayant fait l'objet d'une inspection/filtrage ou d'un contrôle de sûreté) destiné à être transporté dans l'Union européenne/EEE?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi	
Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 7

Inspection/filtrage

Objectif: lorsque l'ACC3 accepte du fret et du courrier d'une entité qui n'est pas titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne ou que le fret reçu n'a pas été protégé contre toute intervention non autorisée depuis le moment où les contrôles de sûreté ont été pratiqués, l'ACC3 doit veiller à ce que ce fret ou courrier aérien soit soumis à une inspection/filtrage avant d'être chargé à bord d'un aéronef. L'ACC3 doit avoir mis en place une procédure garantissant que le fret et le courrier aérien destiné à l'Union européenne/EEE pour transfert, transit ou déchargement dans un aéroport de l'Union sont soumis à une inspection/filtrage par les moyens ou les méthodes visés dans la législation de l'Union européenne selon une norme suffisante pour raisonnablement garantir qu'ils ne contiennent pas d'articles prohibés.

Lorsque l'ACC3 n'effectue pas lui-même l'inspection/filtrage du fret ou courrier aérien, il s'assure que l'inspection/filtrage approprié est effectuée conformément aux exigences de l'Union européenne. Les procédures d'inspection/filtrage doivent comprendre, le cas échéant, le traitement du fret et du courrier en transfert/transit.

Lorsque l'inspection/filtrage de fret ou de courrier aérien est réalisée par les soins ou pour le compte de l'autorité compétente dans le pays tiers, l'ACC3 recevant ce fret ou courrier aérien de l'entité doit déclarer ce fait dans son programme de sûreté et préciser les modalités selon lesquelles un contrôle adéquat est assuré.

▼**M11**

Remarque: le point 6.8.3.2 prévoit que les ACC3 peuvent appliquer à titre minimal les normes de l'OACI pour mettre en œuvre les dispositions du point 6.8.3.1 jusqu'au 30 juin 2014, mais la validation UE de sûreté aérienne tient compte néanmoins des exigences de l'Union européenne en matière d'inspection/filtrage, même si la validation est effectuée avant le 1er juillet 2014.

Référence: points 6.8.3.1, 6.8.3.2, 6.8.3.3

7.1 L'inspection/filtrage est-elle effectuée par le transporteur aérien ou pour son compte par une entité couverte par le programme de sûreté du transporteur aérien?

Si OUI, veuillez fournir des précisions. Le cas échéant, veuillez fournir les renseignements relatifs à l'entité ou aux entités couvertes par le programme de sûreté du transporteur aérien: — nom — adresse sur site — statut éventuel d'OEA	
Si la réponse est NON, quelles entités non couvertes par le programme de sûreté du transporteur aérien assurent-elles l'inspection/filtrage du fret ou du courrier aérien transporté par ce transporteur aérien à destination de l'Union européenne/EEE? Veuillez indiquer la nature précise de ces entités: — société de manutention privée — entreprise du secteur public — installation ou organisme d'inspection/filtrage du secteur public — autre	

7.2 Quelles sont les méthodes d'inspection/filtrage utilisées pour le fret et le courrier aérien?

Veuillez préciser, en détaillant les équipements utilisés pour l'inspection/filtrage du fret et du courrier aérien (fabricant, type, version du logiciel, norme, numéro de série, etc.) pour toutes les méthodes pratiquées	

7.3 L'équipement ou la méthode utilisée (par exemple, les chiens détecteurs d'explosifs) figurent-ils sur les listes de conformité les plus récentes de l'Union européenne, de la CEAC ou de la TSA?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser	
Si la réponse est NON, veuillez fournir des précisions sur l'agrément des équipements et la date de celui-ci, ainsi que des éléments démontrant qu'il respecte les normes de l'Union européenne relatives à ces équipements	

7.4 L'équipement est-il utilisé conformément au CONOPS (concept d'opération) du fabricant et fait-il l'objet de contrôles et d'essais réguliers?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire la procédure	

7.5 La nature de l'expédition est-elle prise en considération lors de l'inspection/filtrage?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire de quelle manière il est garanti que la méthode d'inspection/filtrage choisie est employée selon une norme suffisante pour obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article interdit n'est dissimulé dans l'expédition	

▼M11

7.6 Une procédure est-elle prévue pour résoudre l'alerte produite par les équipements d'inspection/filtrage?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire la procédure de résolution des alertes permettant de raisonnablement garantir l'absence d'articles prohibés.	
Si la réponse est NON, décrivez les suites réservées à l'expédition.	

7.7 Y a-t-il des expéditions exemptées d'inspection/filtrage de sûreté?	
OUI ou NON	

7.8 Y a-t-il des exemptions non conformes à la liste de l'Union?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser	

7.9 L'accès à la zone d'inspection/filtrage est-il contrôlé de manière à garantir que seul le personnel autorisé et formé y a accès?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser	

7.10 Un régime de contrôle de la qualité et/ou d'essais a-t-il été mis en place?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez fournir une description	

7.11 Conclusion: le fret et le courrier aérien font-ils l'objet d'une inspection/filtrage par l'un des moyens ou l'une des méthodes figurant au point 6.2.1 de la décision 2010/774/UE selon une norme suffisante pour raisonnablement garantir qu'ils ne contiennent pas d'articles prohibés?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser les raisons	
Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 8

Fret ou courrier à haut risque (FCHR)

Objectif: les expéditions provenant de lieux jugés à haut risque par l'Union européenne, ou ayant fait l'objet d'un transfert dans de tels lieux, ou qui semblent avoir été sensiblement altérées doivent être considérées comme du fret et du courrier à haut risque (FCHR). Les expéditions de ce type doivent faire l'objet d'une inspection/filtrage répondant à des instructions particulières. Les provenances à haut risque et les instructions particulières relatives à l'inspection/filtrage sont fournies par l'autorité compétente de l'Union européenne/EEE ayant désigné l'ACC3. L'ACC3 doit avoir mis en place une procédure garantissant que le FCHR à destination de l'Union européenne/EEE est repéré et soumis à des contrôles appropriés, comme le prévoit la législation de l'Union.

L'ACC3 doit rester en contact avec l'autorité compétente responsable des aéroports de l'Union européenne/EEE à destination desquels il transporte du fret afin de disposer des informations les plus récentes sur les provenances à haut risque.

L'ACC3 doit appliquer les mêmes mesures, sans distinguer si le fret et le courrier à haut risque qu'elle reçoit lui parviennent d'un autre transporteur aérien ou par d'autres moyens de transport.

Référence: points 6.7 et 6.8.3.4

▼**M11**

Remarque: le FCHR ayant reçu l'autorisation de transport dans l'Union européenne/EEE doit se voir attribuer le statut de sûreté «SHR» (peut être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier, dans le respect des exigences relatives au fret ou au courrier à haut risque).

8.1 Le personnel du transporteur aérien chargé des contrôles de sûreté sait-il quel fret et courrier aérien doit être traité comme du fret et courrier à haut risque (FCHR)?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser	

8.2 Le transporteur aérien a-t-il mis en place des procédures pour repérer le FCHR?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser	

8.3 Le FCHR est-il soumis à des procédures d'inspection/filtrage spécifiques conformément à la législation de l'Union européenne?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez indiquer les procédures appliquées	

8.4 Après l'inspection/filtrage, le transporteur aérien ajoute-t-il une déclaration relative au statut de sûreté SHR dans les documents qui accompagnent l'expédition?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire la manière dont le statut de sûreté est établi et dans quel document	

8.5 Conclusion: la procédure mise en place par le transporteur aérien est-elle utile et suffisante pour garantir que tout le FCHR fait l'objet d'un traitement adéquat avant le chargement?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser les raisons	
Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 9

Protection

Objectif: l'ACC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret et/ou courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE est protégé contre toute intervention non autorisée depuis le point où l'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté ont été effectués, ou depuis le point d'acceptation après la réalisation de l'inspection/filtrage ou des contrôles de sûreté, jusqu'au chargement.

La protection peut être assurée par différents moyens, notamment physiques (barrières, salles fermées à clé, etc.), humains (patrouilles, personnel formé, etc.) et technologiques (caméras de surveillance en circuit fermé, alarme d'intrusion, etc.).

Le fret ou courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE dont la sûreté a été contrôlée doit être séparé du fret ou du courrier dont la sûreté n'a pas été contrôlée.

▼**M11**

Référence: point 6.8.3

9.1 La protection du fret et du courrier aérien dont la sûreté a été contrôlée est-elle assurée par le transporteur aérien ou pour son compte par une entité couverte par le programme de sûreté du transporteur aérien?	
Si OUI, veuillez préciser	
Si la réponse est NON, quelles entités non couvertes par le programme de sûreté du transporteur aérien appliquent-elles des mesures de protection du fret ou du courrier dont la sûreté a été contrôlée et qui est transporté par ce transporteur aérien à destination de l'Union européenne/EEE? Veuillez indiquer la nature précise de ces entités: — société de manutention privée — entreprise du secteur public — installation ou organisme d'inspection/filtrage du secteur public — autre	
9.2 Des contrôles de sûreté et une protection ont-ils été mis en place pour empêcher toute atteinte à son intégrité au cours de la procédure d'inspection/filtrage?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser	
9.3 Des procédures ont-elles été mises en place pour garantir que le fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE ayant fait l'objet de contrôles de sûreté est protégé contre toute intervention non autorisée depuis le moment où sa sûreté a été contrôlée jusqu'à son chargement?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire les modalités de la protection	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi	
9.4 Conclusions: la protection des expéditions est-elle suffisamment efficace pour prévenir toute intervention illicite?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi	
Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 10

Documentation d'accompagnement

Objectif: l'ACC3 doit garantir que:

1) le statut de sûreté de l'expédition est indiqué dans la documentation d'accompagnement, sous forme d'une lettre de transport aérien, d'un document postal équivalent ou d'une déclaration séparée, et sous forme électronique ou sur papier; et

2) l'identifiant alphanumérique unique figure sur la documentation accompagnant les expéditions transportées, sous forme électronique ou sur papier.

Référence: points 6.3.2.6 d), 6.8.3.4 et 6.8.3.5

Remarque: les statuts de sûreté peuvent être les suivants:

— «SPX» (peut être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier),

— «SCO» (peut seulement être transporté par des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier), ou

▼**M11**

— «SHR» (peut être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier, dans le respect des exigences relatives au fret ou au courrier à haut risque).

En l'absence d'agent habilité, l'ACC3 ou un transporteur aérien arrivant d'un pays tiers exempté du régime des ACC3 peut émettre la déclaration relative au statut de sûreté.

10.1 Les expéditions sont-elles accompagnées d'une documentation qui confirme les contrôles de sûreté précédents et actuels?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire le contenu de la documentation	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer pourquoi et comment le transporteur aérien détermine que le fret ou le courrier est «sûr» lorsqu'il est chargé à bord d'un aéronef	
10.2 La documentation comprend-elle l'identifiant alphanumérique unique du transporteur aérien en tant qu'ACC3?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer pourquoi	
10.3 La documentation précise-t-elle le statut de sûreté du fret et la façon dont ce statut a été établi?	
OUI ou NON	
10.4 Conclusion: la procédure de documentation est-elle suffisante pour garantir que le fret ou le courrier est accompagné d'une documentation appropriée indiquant le statut de sûreté correct?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi	
Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 11

Conformité

Objectif: après évaluation des dix premiers volets de la présente liste de contrôle, le validateur UE de sûreté aérienne doit établir si sa vérification sur place correspond au contenu de la partie du programme de sûreté du transporteur aérien qui décrit les mesures applicables au fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE et si les contrôles de sûreté mettent en œuvre, de manière suffisante, les objectifs énumérés sur la présente liste de contrôle.

Pour vos conclusions, veuillez établir une distinction entre quatre grands cas de figure:

1) le programme de sûreté du transporteur aérien est conforme à l'appendice 6-G de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010, et la vérification sur place confirme la conformité avec l'objectif de la liste de contrôle; ou

2) le programme de sûreté du transporteur aérien est conforme à l'appendice 6-G de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010, mais la vérification sur place ne confirme pas la conformité avec l'objectif de la liste de contrôle; ou

3) le programme de sûreté du transporteur aérien n'est pas conforme à l'appendice 6-G de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010, mais la vérification sur place confirme la conformité avec l'objectif de la liste de contrôle; ou

▼M11

4) le programme de sûreté du transporteur aérien n'est pas conforme à l'appendice 6-G de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010, et la vérification sur place ne confirme pas la conformité avec l'objectif de la liste de contrôle.

11.1 Conclusion générale: veuillez indiquer le cas de figure le plus proche de la situation validée	
1, 2, 3 ou 4	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	
Observations du transporteur aérien	

Nom du validateur:

Date:

Signature:

ANNEXE

Liste des personnes et entités visitées et interrogées

Indiquer le nom de l'entité, le nom de la personne de contact et la date de la visite ou de l'entretien.

▼M15

APPENDICE 6-C4

LISTE DE CONTRÔLE POUR LA VALIDATION DES CHARGEURS CONNUS D'UN PAYS TIERS TITULAIRES D'UNE VALIDATION UE DE SÛRETÉ AÉRIENNE

Les entités de pays tiers ont la possibilité de faire partie de la chaîne d'approvisionnement sécurisée d'un ACC3 (*transporteur de fret ou de courrier aérien qui effectue des opérations à destination de l'Union au départ d'un aéroport d'un pays tiers*) en demandant à être désignées comme KC3 (chargeur connu d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne). Un KC3 est une entité assurant la manutention de fret située dans un pays tiers qui est validée et approuvée en tant que telle sur la base d'une validation UE de sûreté aérienne.

Un KC3 doit garantir que les contrôles de sûreté ont été effectués pour les expéditions à destination de l'Union et que les expéditions ont été protégées contre toute intervention non autorisée entre le moment où elles ont fait l'objet de ces contrôles de sûreté et le moment où elles ont été transférées à un ACC3 ou à un RA3 (agent habilité d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne).

Les conditions préalables au transport de fret ou de courrier aérien à destination de l'Union (UE) ou de l'Islande, de la Norvège ou de la Suisse sont fixées par le règlement (UE) nº 185/2010 tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) nº 859/2011 et par le règlement d'exécution de la Commission (UE) nº 1082/2012 ([1]).

La liste de contrôle est l'outil que le validateur UE de sûreté aérienne doit utiliser pour évaluer le niveau de sûreté appliqué au fret ou au courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE par les soins ou sous la responsabilité de l'entité demandant à être désignée comme KC3. La liste de contrôle ne doit être utilisée que dans les cas visés au point 6.8.4.1 b) de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010. Dans les cas visés au point 6.8.4.1 a) de ladite annexe, le validateur UE de sûreté aérienne doit utiliser la liste de contrôle relative aux ACC3.

Si l'examen de validation UE de sûreté aérienne conclut que l'entité a réussi à se conformer aux objectifs mentionnés sur cette liste de contrôle, un rapport de validation est remis à l'entité validée. Le rapport de validation doit préciser que l'entité est désignée comme chargeur connu d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne (KC3). Le KC3 peut utiliser le rapport dans ses relations commerciales avec tout ACC3 et tout RA3. Le rapport de validation comprend au moins tous les éléments suivants:

([1]) JO L 324 du 22.11.2012, p. 25.

▼**M15**

a) la liste de contrôle complétée [appendice 6-C4 de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010], signée par le validateur UE de sûreté aérienne et accompagnée, le cas échéant, des observations de l'entité validée;

b) la déclaration d'engagements [appendice 6-H3 de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010] signée par l'entité validée; et

c) une déclaration signée par le validateur UE de sûreté aérienne attestant son indépendance vis-à-vis de l'entité validée [appendice 11-A de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010].

La numérotation des pages, la date de la validation UE de sûreté aérienne et les paraphes apposés sur chaque page par le validateur et l'entité validée doivent faire foi de l'intégrité du rapport de validation. En principe, le rapport de validation est rédigé en anglais.

Pour les volets qui ne peuvent pas être examinés au regard des exigences du règlement (UE) nº 185/2010, les critères de référence sont les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'annexe 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale et les orientations figurant dans le manuel de sûreté de l'aviation de l'OACI (Doc. 8973 – Diffusion restreinte).

Si l'examen de validation UE de sûreté aérienne conclut que l'entité n'a pas respecté les objectifs visés dans la présente liste de contrôle, cette entité reçoit une copie de la liste de contrôle complétée indiquant les défaillances.

Instructions

1) Tous les volets de la liste de contrôle doivent être remplis. Lorsqu'aucune information n'est disponible, cette absence d'informations doit être expliquée.

2) À la suite de chaque volet, le validateur UE de sûreté aérienne atteste si et dans quelle mesure les objectifs dudit volet sont remplis.

VOLET 1

Organisation et responsabilités

1.1. Date(s) de validation	
Utiliser le format de date exact, par exemple 01.10.2012 au 02.10.2012.	
jj/mm/aaaa	
1.2. Date de la précédente validation, le cas échéant	
jj/mm/aaaa	
Numéro d'enregistrement KC3 précédent, le cas échéant	
Certificat OEA/statut C-TPAT/autres types de certification, le cas échéant	
1.3. Informations concernant le validateur de sûreté aérienne	
Nom	
Société/Organisme/Autorité	
Identifiant alphanumérique unique (IAU)	
Adresse électronique	
Numéro de téléphone – y compris les indicatifs internationaux	
1.4. Nom de l'entité	
Nom	
Numéro de la société (par exemple, numéro d'identification dans le registre de commerce, le cas échéant)	

▼**M15**

Numéro/Unité/Bâtiment	
Rue	
Ville	
Code postal	
État (le cas échéant)	
Pays	
Adresse de boîte postale, le cas échéant	

1.5. Adresse principale de l'organisme (si elle diffère du site à valider)

Numéro/Unité/Bâtiment	
Rue	
Ville	
Code postal	
État (le cas échéant)	
Pays	
Adresse de boîte postale, le cas échéant	

1.6. Nature de l'activité – Types de marchandises traitées

Quelle est la nature de la ou des activité(s) — le type de marchandises traitées dans les locaux du demandeur?	

1.7. Le demandeur assume-t-il la responsabilité …

a) de la production? b) de l'emballage? c) du stockage? d) de l'expédition? e) autre (veuillez préciser)?	

1.8. Nombre approximatif de personnes employées sur le site

Nombre	

1.9. Nom et titre de la personne responsable de la sûreté du fret/courrier aérien du pays tiers

Nom	
Désignation de la fonction	
Adresse électronique	
Numéro de téléphone – y compris les indicatifs internationaux	

VOLET 2

Organisation et responsabilités du chargeur connu d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne

Objectif: aucun transport de fret ou de courrier aérien n'est effectué à destination de l'Union européenne/EEE sans avoir subi de contrôles de sûreté. Le fret/courrier aérien livré par un KC3 à un ACC3 ou à un RA3 ne peut être accepté comme étant du fret ou du courrier sécurisé que si ces contrôles de sûreté sont effectués par le KC3. Les modalités de ces contrôles font l'objet des volets suivants de la présente liste de contrôle.

Le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que l'ensemble du fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE fait l'objet de contrôles de sûreté appropriés, et que le fret ou le courrier sécurisé est protégé jusqu'au moment où il est transféré à un ACC3 ou à un RA3. Les contrôles de sûreté comprennent des mesures permettant d'obtenir une assurance raisonnable qu'aucun article interdit n'est dissimulé dans l'expédition.

▼**M15**

Référence: point 6.8.3.

2.1. L'entité a-t-elle mis en place un programme de sûreté?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez passer directement au point 2.5.	
2.2. Informations sur le programme de sûreté de l'entité	
Date – utiliser le format de date exact jj/mm/aaaa	
Version	
Le programme de sûreté est-il présenté à l'autorité compétente de l'État dans lequel se situe l'entité et/ou est-il approuvé par cette autorité? Si OUI, veuillez décrire la procédure.	
2.3. Le programme de sûreté couvre-t-il suffisamment les éléments de la liste de contrôle (volets 4 à 11)?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer en détail pourquoi.	
2.4. Le programme de sûreté est-il concluant, efficace et complet?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
2.5. L'entité a-t-elle mis en place une procédure garantissant que le fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE fait l'objet de contrôles de sûreté appropriés avant d'être transféré à un ACC3 ou à un RA3?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.	
2.6. L'entité a-t-elle un système de gestion (par exemple des instruments, des instructions, etc.) pour garantir que les contrôles de sûreté requis sont mis en œuvre?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire le système de gestion et expliquer s'il est approuvé, contrôlé ou fourni par l'autorité compétente ou par une autre entité.	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer de quelle manière l'entité garantit que les contrôles de sûreté sont effectués conformément aux exigences	
2.7. Conclusions et observations générales sur le caractère fiable, concluant et efficace de la procédure	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 3

Fret/courrier aérien identifiable («possibilité de ciblage»)

Objectif: établir le point (ou lieu) à partir duquel le fret ou le courrier peut être identifié en tant que fret/courrier aérien. La «possibilité de ciblage» est définie comme la capacité à évaluer quand/où le fret ou le courrier peut être identifié comme fret/courrier aérien.

3.1. Établir où et comment une expédition de fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE devient identifiable en tant que telle, au moyen d'une inspection de la production, de l'emballage, du stockage, de la sélection, de l'expédition et de toute autre opération pertinente.	
Veuillez décrire.	

▼M15

Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

NB: il convient de donner, dans les volets 6 à 9, des informations détaillées concernant la protection du fret/courrier aérien identifiable contre toute intervention non autorisée ou contre toute atteinte à son intégrité.

VOLET 4

Recrutement et formation du personnel

Objectif: pour garantir l'application des contrôles de sûreté requis, le KC3 doit affecter du personnel responsable et compétent aux activités de sûreté du fret ou du courrier aérien. Le personnel ayant accès au fret aérien identifiable possède toutes les compétences nécessaires à l'accomplissement de ses tâches et bénéficie d'une formation appropriée.

Pour réaliser cet objectif, le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que tout le personnel (permanent, temporaire, intérimaire, chauffeurs, etc.) disposant d'un accès direct et non accompagné au fret ou au courrier aérien faisant ou ayant fait l'objet de contrôles de sûreté:

a) a été soumis, dès l'origine et de manière périodique, à des contrôles préalables à l'embauche et/ou à des vérifications des antécédents répondant au moins aux exigences des autorités locales des locaux du KC3 validé; et

b) a suivi une formation initiale et périodique à la sûreté de manière à être conscient de ses responsabilités en matière de sûreté conformément aux exigences des autorités locales des locaux du KC3 validé.

Remarque:

— Par vérification des antécédents, il faut entendre la vérification de l'identité et de l'expérience antérieure d'une personne, et notamment de son dossier judiciaire, là où la loi le permet, afin d'évaluer dans quelle mesure cette personne peut effectuer un contrôle de sûreté et/ou obtenir un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé (définition de l'annexe 17 de l'OACI).

— Un contrôle préalable à l'embauche doit établir l'identité de la personne sur la base de preuves documentaires, prendre en considération les emplois, les études et les lacunes éventuelles au cours des cinq dernières années au moins, et exiger de l'intéressé la signature d'une déclaration détaillant les éventuels antécédents pénaux dans tous les États de résidence au cours des cinq dernières années au moins (définition de l'Union).

Référence: point 6.8.3.1

4.1. Une procédure est-elle prévue pour garantir que tous les membres du personnel disposant d'un accès direct et non accompagné au fret ou au courrier aérien sécurisé sont soumis à des contrôles préalables à l'embauche qui évaluent leurs antécédents et compétences?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez indiquer le nombre d'années antérieures prises en considération pour le contrôle préalable à l'embauche et l'entité qui effectue ce contrôle.	

4.2. Cette procédure comporte-t-elle les éléments suivants?

☐ Vérification des antécédents ☐ Contrôle préalable à l'embauche ☐ Contrôle des antécédents pénaux ☐ Entretiens ☐ Autres (préciser) Veuillez expliquer les éléments, préciser l'entité chargée de l'élément en question et indiquer, le cas échéant, la période antérieure prise en compte.	

▼M15

4.3. Une procédure est-elle prévue pour garantir que la personne responsable de l'application et de la surveillance de la mise en œuvre des contrôles de sûreté sur le site fait l'objet d'un contrôle préalable à l'embauche qui évalue ses antécédents et compétences?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez indiquer le nombre d'années antérieures prises en considération pour le contrôle préalable à l'embauche et l'entité qui effectue ce contrôle.	

4.4. Cette procédure comporte-t-elle les éléments suivants?

☐ Vérification des antécédents ☐ Contrôle préalable à l'embauche ☐ Contrôle des antécédents pénaux ☐ Entretiens ☐ Autres (préciser) Veuillez expliquer les éléments, préciser l'entité chargée de l'élément en question et indiquer, le cas échéant, la période antérieure prise en compte.	

4.5. Le personnel disposant d'un accès au fret/courrier aérien identifiable reçoit-il une formation avant d'être autorisé à accéder à ce type de fret ou courrier aérien identifiable?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire les éléments et la durée de la formation.	

4.6. Le personnel visé au point 4.5 reçoit-il une formation périodique?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser les éléments et la fréquence de la formation périodique.	

4.7. Conclusion: les mesures concernant le recrutement et la formation du personnel garantissent-elles que tout le personnel ayant accès au fret/courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE a été correctement recruté et formé à un niveau suffisant pour être conscient de ses responsabilités en matière de sûreté?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 5

Sûreté physique

Objectif: le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret et/ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE est protégé contre toute intervention non autorisée et/ou contre toute atteinte à son intégrité. Si ce fret ou courrier n'est pas protégé, il ne peut pas être transmis à un ACC3 ni à un RA3 comme étant du fret ou du courrier sûr.

L'entité doit expliquer de quelle manière son site ou ses locaux sont protégés et démontrer que les procédures de contrôle d'accès requises ont été mises en place. Il est essentiel que l'accès à la zone de manutention ou de stockage du fret/courrier aérien identifiable soit contrôlé. Toutes les portes, fenêtres et autres points d'accès au fret/courrier sécurisé à destination de l'Union européenne/EEE doivent être sécurisés ou soumis à un contrôle d'accès.

▼**M15**

La sûreté physique peut comprendre les éléments suivants, sans que cette liste soit exhaustive:

— des obstacles physiques tels que des clôtures ou des barrières,

— des moyens technologiques utilisant des systèmes d'alarme et/ou de caméras de surveillance en circuit fermé,

— des moyens de sûreté humains tels que du personnel chargé de mener des activités de surveillance.

Référence: point 6.8.3.1.

5.1. Tous les points d'accès au fret/courrier aérien identifiable sont-ils soumis à un contrôle d'accès et l'accès est-il limité aux personnes autorisées?

OUI ou NON	
Si OUI, de quelle manière l'accès est-il contrôlé? Veuillez expliquer et décrire. Il est possible de donner plusieurs réponses. ☐ Par le personnel de sûreté ☐ Par d'autres membres du personnel ☐ Au moyen d'un contrôle manuel si des personnes sont autorisées à pénétrer dans la zone ☐ Au moyen de systèmes électroniques de contrôle d'accès ☐ Autre, veuillez préciser.	
Si OUI, de quelle manière s'assure-t-on qu'une personne est autorisée à pénétrer dans la zone? Veuillez expliquer et décrire. Il est possible de donner plusieurs réponses. — Utilisation d'une carte d'identification de l'entreprise — Utilisation d'un autre type de carte d'identification, tel que le passeport ou le permis de conduire — Liste des personnes autorisées utilisée par le personnel (de sûreté) — Autorisation électronique, par exemple à l'aide d'une puce — Distribution de clés ou de codes d'accès uniquement aux personnes autorisées — Autre, veuillez préciser.	

5.2. Tous les points d'accès au fret/courrier aérien identifiable sont-ils sécurisés? Cela inclut les points d'accès qui ne sont pas utilisés en permanence et les points qui ne sont normalement pas utilisés comme point d'accès, tels que les fenêtres.

OUI ou NON	
Si OUI, de quelle manière ces points sont-ils sécurisés? Veuillez expliquer et décrire. Il est possible de donner plusieurs réponses. — Présence de personnel de sûreté — Systèmes électroniques de contrôle d'accès permettant l'accès d'une seule personne à la fois — Barrières, par exemple des volets ou des verrous — Système de caméras de surveillance en circuit fermé — Système de détection d'intrusion	

▼**M15**

5.3. Y a-t-il des mesures supplémentaires pour accroître la sûreté des locaux en général?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez expliquer et décrire en quoi elles consistent. ☐ Clôtures ou barrières ☐ Système de caméras de surveillance en circuit fermé ☐ Système de détection d'intrusion ☐ Surveillance et patrouilles ☐ Autre, veuillez préciser	

5.4. Le bâtiment est-il construit en matériaux solides?

OUI ou NON	

5.5. Conclusion: les mesures prises par l'entité sont-elles suffisantes pour empêcher l'accès de personnes non autorisées aux zones du site et des locaux dans lesquelles du fret/courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE est traité ou stocké?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 6

Production

Objectif: le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret et/ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE est protégé contre toute intervention non autorisée et/ou contre toute atteinte à son intégrité durant le processus de production. Si ce fret ou courrier n'est pas protégé, il ne peut pas être transmis à un ACC3 ni à un RA3 comme étant du fret ou du courrier sécurisé.

L'entité doit démontrer que l'accès à la zone de production est contrôlé et que le processus de production est surveillé. Dans le cas où le produit devient identifiable comme fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE au cours de la production, l'entité doit démontrer que des mesures sont prises à ce stade pour protéger le fret/courrier aérien de toute intervention non autorisée ou de toute atteinte à son intégrité.

Veuillez répondre à ces questions lorsque le produit peut être identifié comme fret ou courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE au cours du processus de production.

6.1. L'accès à la zone de production est-il contrôlé et limité aux personnes autorisées?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez expliquer de quelle manière l'accès est contrôlé et limité aux personnes autorisées.	

6.2. Le processus de production est-il surveillé?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire de quelle manière il est surveillé.	

6.3. Des contrôles ont-ils été mis en place pour empêcher les atteintes à l'intégrité au stade de la production?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser.	

▼M15

6.4. Conclusion: les mesures prises par l'entité sont-elles suffisantes pour protéger le fret/courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE contre toute intervention non autorisée ou toute atteinte à son intégrité pendant la production?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 7

Emballage

Objectif: le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret et/ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE est protégé contre toute intervention non autorisée et/ou contre toute atteinte à son intégrité durant le processus d'emballage. Si ce fret ou courrier n'est pas protégé, il ne peut pas être transmis à un ACC3 ni à un RA3 comme étant du fret ou du courrier sûr.

L'entité doit démontrer que l'accès à la zone d'emballage est contrôlé et que le processus d'emballage est surveillé. Dans le cas où le produit devient identifiable comme fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE au cours de l'emballage, l'entité doit démontrer que des mesures sont prises à ce stade pour protéger le fret/courrier aérien de toute intervention non autorisée ou de toute atteinte à son intégrité. Tous les produits finis doivent être contrôlés avant d'être emballés.

Veuillez répondre à ces questions lorsque le produit peut être identifié comme fret ou courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE au cours du processus d'emballage.

7.1. L'accès à la zone d'emballage est-il contrôlé et limité aux personnes autorisées?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez expliquer de quelle manière l'accès est contrôlé et limité aux personnes autorisées.	

7.2. Le processus d'emballage est-il surveillé?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire de quelle manière il est surveillé.	

7.3. Des contrôles ont-ils été mis en place pour empêcher les atteintes à l'intégrité au stade de l'emballage?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser.	

7.4. Veuillez décrire l'emballage extérieur fini.

a) L'emballage extérieur fini est-il solide?

OUI ou NON	
Veuillez décrire.	

b) L'emballage extérieur fini est-il doté d'un témoin d'intégrité?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire le procédé utilisé pour doter l'emballage d'un témoin d'intégrité, par exemple au moyen de scellés numérotés, de cachets spéciaux ou d'un ruban adhésif de sécurité, etc.	

▼M15

Si la réponse est NON, veuillez décrire quelles mesures de protection sont prises pour garantir l'intégrité des expéditions.	

7.5. Conclusion: les mesures prises par l'entité sont-elles suffisantes pour protéger le fret/courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE contre toute intervention non autorisée ou toute atteinte à son intégrité pendant l'emballage?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 8

Stockage

Objectif: le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret et/ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE est protégé contre toute intervention non autorisée et/ou contre toute atteinte à son intégrité pendant le stockage. Si ce fret ou courrier n'est pas protégé, il ne peut pas être transmis à un ACC3 ni à un RA3 comme étant du fret ou du courrier sécurisé.

L'entité doit démontrer que l'accès à la zone de stockage est contrôlé. Dans le cas où le produit devient identifiable comme fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE au cours du stockage, l'entité doit démontrer que des mesures sont prises à ce stade pour protéger le fret/courrier aérien de toute intervention non autorisée ou de toute atteinte à son intégrité.

Veuillez répondre à ces questions lorsque le produit peut être identifié comme fret ou courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE au cours du processus de stockage.

8.1. L'accès à la zone de stockage est-il contrôlé et limité aux personnes autorisées?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez expliquer de quelle manière l'accès est contrôlé et limité aux personnes autorisées.	

8.2. Le fret/courrier aérien fini et emballé est-il stocké de manière sûre et avec contrôle des atteintes à l'intégrité?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser.	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer de quelle manière l'entité garantit que le fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE, une fois fini et emballé, est protégé contre toute intervention non autorisée et contre toute atteinte à son intégrité.	

8.3. Conclusion: les mesures prises par l'entité sont-elles suffisantes pour protéger le fret/courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE contre toute intervention non autorisée ou toute atteinte à son intégrité pendant le stockage?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

▼**M15**

VOLET 9

Expédition

Objectif: le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret et/ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE est protégé contre toute intervention non autorisée et/ou contre toute atteinte à son intégrité durant le processus d'expédition. Si ce fret ou courrier n'est pas protégé, il ne peut pas être transmis à un ACC3 ni à un RA3 comme étant du fret ou du courrier sécurisé.

L'entité doit démontrer que l'accès à la zone d'expédition est contrôlé. Dans le cas où le produit devient identifiable comme fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE au cours de l'expédition, l'entité doit démontrer que des mesures sont prises à ce stade pour protéger le fret/courrier aérien de toute intervention non autorisée ou de toute atteinte à son intégrité.

Veuillez répondre à ces questions lorsque le produit peut être identifié comme fret ou courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE au cours du processus d'expédition.

9.1. L'accès à la zone d'expédition est-il contrôlé et limité aux personnes autorisées?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez expliquer de quelle manière l'accès est contrôlé et limité aux personnes autorisées.	

9.2. Quelles personnes ont accès à la zone d'expédition? Il est possible de donner plusieurs réponses.

☐ Employés de l'entité ☐ Chauffeurs ☐ Visiteurs ☐ Contractants ☐ Autres, veuillez spécifier.	

9.3. Le processus d'expédition est-il surveillé?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire de quelle manière il est surveillé.	

9.4. Des contrôles ont-ils été mis en place pour empêcher les atteintes à l'intégrité dans la zone d'expédition?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser.	

9.5. Conclusion: les mesures prises par l'entité sont-elles suffisantes pour protéger le fret/courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE contre toute intervention non autorisée ou toute atteinte à son intégrité pendant le processus d'expédition?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 10

Expéditions provenant d'autres sources

Objectif: le KC3 doit avoir mis en place des procédures pour garantir que le fret ou le courrier qui ne sont pas ses propres expéditions ne sera pas transmis à un ACC3 ni à un RA3 comme étant du fret ou du courrier sûr.

Un KC3 peut transmettre à un RA3 ou à un ACC3 des expéditions qui ne sont pas ses propres expéditions, pour autant:

a) qu'elles soient séparées de ses propres expéditions; et

▼**M15**

b) que l'origine de ces expéditions soit clairement indiquée sur les expéditions elles-mêmes ou dans la documentation d'accompagnement.

Toutes les expéditions dans ce cas doivent faire l'objet d'une inspection/d'un filtrage réalisé(e) par un RA3 ou un ACC3 avant leur chargement à bord d'un aéronef.

10.1. L'entité accepte-t-elle de toute autre entité des expéditions de fret ou de courrier destinées à être transportées par voie aérienne?

OUI ou NON	
Si OUI, de quelle manière ces expéditions sont-elles séparées du propre fret/courrier de l'entreprise, et de quelle manière portent-elles l'identification de l'agent habilité ou du transporteur?	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 11

Transport

Objectif: le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret et/ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE est protégé contre toute intervention non autorisée et/ou contre toute atteinte à son intégrité pendant le transport. Si ce fret ou courrier n'est pas protégé, il ne peut pas être accepté par un ACC3 ni par un RA3 comme étant du fret ou du courrier sécurisé.

Pendant le transport, le KC3 est responsable de la protection des expéditions sûres. C'est aussi le cas lorsque le transport est effectué par une autre entité, par exemple un transitaire, pour son compte. Ce n'est pas le cas lorsque les expéditions sont transportées sous la responsabilité d'un ACC3 ou d'un RA3.

Veuillez répondre à ces questions lorsque le produit peut être identifié comme fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE au cours du transport.

11.1. De quelle manière le fret/courrier aérien est-il acheminé jusqu'à l'ACC3 ou au RA3?

a) Transport propre de l'entité validée?	
OUI ou NON	
b) Transport d'un ACC3 ou d'un RA3?	
OUI ou NON	
c) Sous-traitant utilisé par l'entité validée?	
OUI ou NON	

11.2. Le fret/courrier aérien est-il placé dans un emballage à témoin d'intégrité?

OUI ou NON	
Si OUI, de quelle manière?	

11.3. Le véhicule est-il scellé ou verrouillé avant le transport?

OUI ou NON	
Si OUI, de quelle manière?	

11.4. Lorsque des scellés numérotés sont utilisés, l'accès aux scellés est-il contrôlé et les numéros sont-ils enregistrés?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser de quelle manière.	

11.5. Le cas échéant, le transporteur concerné signe-t-il la déclaration du transporteur?

OUI ou NON	

▼**M15**

11.6. La personne transportant le fret a-t-elle été soumise à des contrôles de sûreté spécifiques et a-t-elle reçu une formation de sensibilisation à la sûreté avant d'être autorisée à transporter du fret/courrier aérien sécurisé?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez indiquer quel type de contrôles de sûreté (contrôle préalable à l'embauche, vérification des antécédents, etc.) et quel type de formation (formation de sensibilisation à la sûreté, etc.).	

11.7. Conclusion: les mesures prises sont-elles suffisantes pour protéger le fret/courrier aérien de toute intervention non autorisée durant le transport?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 12

Conformité

Objectif: après évaluation des onze premiers volets de la présente liste de contrôle, le validateur UE de sûreté aérienne doit établir si sa vérification sur place confirme la mise en œuvre des contrôles de sûreté conformément aux objectifs cités sur la présente liste de contrôle pour le fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE.

Deux scénarios sont possibles. Le validateur UE de sûreté aérienne conclut:

a) soit que l'entité a réussi à se conformer aux objectifs mentionnés sur la présente liste de contrôle («succès»): dans ce cas, le validateur doit fournir à l'entité validée l'original du rapport de validation et préciser que l'entité est désignée comme chargeur connu d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne (KC3);

b) soit que l'entité n'a pas réussi à se conformer aux objectifs mentionnés sur la présente liste de contrôle («échec»): dans ce cas, l'entité n'est pas autorisée à livrer à un ACC3 ou à un RA3 du fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE si ce dernier ne fait pas l'objet d'une inspection/d'un filtrage réalisé(e) par une partie autorisée. Elle reçoit une copie de la liste de contrôle complétée indiquant les défaillances.

En général, le validateur UE de sûreté aérienne doit décider si le fret et le courrier acheminés par l'entité validée ont été traités d'une manière permettant de présumer qu'au moment où ils sont livrés à un ACC3 ou à un RA3, ils peuvent être embarqués de façon sûre à destination de l'Union européenne/EEE conformément à la réglementation applicable de l'Union.

Le validateur UE de sûreté aérienne doit garder à l'esprit que l'évaluation est basée sur une méthodologie globale de conformité axée sur les objectifs.

12.1. Conclusion générale

Évaluation (et notification) (Veuillez mettre en évidence la mention qui s'applique.) S'il s'agit de la mention «succès», il sera considéré que l'entité est désignée comme chargeur connu d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne (KC3).	Succès/Échec

▼M15

Lorsque l'évaluation générale est un échec, veuillez établir ci-dessous la liste des domaines dans lesquels l'entité n'a pas atteint le niveau de sûreté requis ou témoigne d'une vulnérabilité particulière. Indiquez également quelles adaptations seraient, selon vous, nécessaires pour atteindre le niveau requis et passer l'évaluation avec succès.

Observations du validateur UE de sûreté aérienne	
Observations de l'entité	

Nom du validateur:

Date:

Signature:

ANNEXE

Liste des personnes et entités visitées et interrogées

Indiquer le nom de l'entité, le nom de la personne de contact et la date de la visite ou de l'entretien.

Nom de l'entité	Nom de la personne à contacter	Date de la visite/de l'entretien

▼B

APPENDICE 6-D

INSTRUCTIONS DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE À L'INTENTION

DES CLIENTS EN COMPTE

Les présentes instructions ont été élaborées à votre intention ainsi que pour l'information des membres de votre personnel affectés à la préparation et au contrôle des expéditions de fret et/ou de courrier par avion. Les présentes instructions vous sont communiquées conformément au règlement (CE) nº 300/2008 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et à ses dispositions d'application.

Lieux

L'accès aux zones dans lesquelles des expéditions de fret et/ou de courrier aérien identifiable sont préparées, emballées et/ou entreposées doit être contrôlé afin de garantir qu'aucune personne non autorisée n'a accès aux expéditions.

Les visiteurs doivent être accompagnés à tout moment dans les zones où des expéditions de fret ou de courrier aérien identifiable sont préparées, emballées et/ou entreposées, sinon l'accès à ces zones doit leur être refusé.

Personnel

L'intégrité de tout le personnel recruté qui aura accès au fret et/ou au courrier aérien identifiable doit être vérifiée. Cette vérification doit comprendre au moins le contrôle de l'identité (si possible sur la base d'une carte d'identité, d'un permis de conduire ou d'un passeport avec photographie) ainsi que du contrôle du curriculum vitæ et/ou des références communiquées.

Tout le personnel qui a accès au fret et/ou au courrier aérien identifiable doit avoir connaissance de ses responsabilités en matière de sûreté telles que définies dans les présentes instructions.

▼B

Responsable désigné

Au moins une personne doit être désignée aux fins de l'application et du contrôle des présentes instructions (responsable désigné).

Intégrité des expéditions

Les expéditions de fret ou de courrier aérien ne doivent pas contenir d'articles prohibés, sauf si ceux-ci ont été dûment déclarés et soumis aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

Les expéditions de fret ou de courrier aérien doivent être protégées contre les interventions non autorisées.

Les expéditions de fret ou de courrier aérien doivent être convenablement emballées et, si possible, comporter des scellés à témoin d'intégrité.

Les expéditions de fret ou de courrier aérien expédiés doivent être entièrement décrites dans la documentation qui les accompagne, avec les informations d'adressage correctes.

Transport

Lorsque le client en compte est responsable du transport d'expéditions de fret ou de courrier aérien, les expéditions doivent être protégées contre les interventions non autorisées.

Lorsque le client en compte fait appel aux services d'un prestataire:

a) les expéditions doivent être scellées avant le transport;

b) la déclaration du transporteur qui figure à l'appendice 6-E doit être signée par le transporteur qui assure l'acheminement pour le compte du client en compte.

La déclaration signée ou une copie du document équivalent émanant de l'autorité compétente doit être conservée par le client en compte.

Irrégularités

Les irrégularités, manifestes ou suspectées, en relation avec les présentes instructions doivent être signalées au responsable désigné. Le responsable désigné doit prendre les mesures appropriées.

Expéditions provenant d'autres sources

Un client en compte peut transmettre des expéditions qui ne proviennent pas de lui-même à un agent habilité, pour autant:

a) qu'elles soient séparées de ses propres expéditions;

b) que l'origine de ces expéditions soit clairement indiquée sur les expéditions elles-mêmes ou dans la documentation.

Toutes les expéditions dans ce cas doivent faire l'objet d'une inspection/d'un filtrage avant leur chargement à bord d'un aéronef.

Inspections inopinées

Les agents de sûreté de l'aviation civile rattachés à l'autorité compétente peuvent effectuer des inspections inopinées afin de contrôler la bonne application des présentes instructions. Les agents de sûreté seront à tout moment munis d'un laissez-passer officiel qui doit être présenté sur demande lorsqu'une inspection est effectuée dans vos locaux. Ce laissez-passer doit porter le nom et la photographie de l'agent de sûreté.

Articles prohibés

Les substances explosives et incendiaires assemblées sont interdites dans les expéditions de fret, sauf plein respect des exigences de toutes les règles de sécurité. ►M9 ——————— ◄

Déclaration d'engagements

Il est inutile de signer et de transmettre à l'agent habilité une déclaration d'engagement pour client en compte si votre société est titulaire d'un certificat AEO (OEA) visé au point b) ou c) de l'article 14 *bis,* paragraphe 1, du règlement (CE) nº 1875/2006 modifiant le règlement (CEE) nº 2454/93.

▼B

Toutefois, vous devez informer l'agent habilité immédiatement si votre société n'est plus titulaire d'un certificat AEO (OEA). En pareil cas, l'agent habilité vous indiquera la marche à suivre pour conserver le statut de client en compte.

DÉCLARATION D'ENGAGEMENT — CLIENT EN COMPTE

Conformément au 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 à ses dispositions d'application,

je déclare:

— que [nom de la société] se conforme aux présentes «instructions de sûreté de l'aviation civile à l'intention des clients en compte»,

— [nom de la société] veille à ce que les présentes instructions soient communiquées au personnel ayant accès au fret ou au courrier aérien,

— que [nom de la société] veille à la sûreté du fret ou du courrier aérien jusqu'à sa remise à l'agent habilité,

— que [nom de la société] accepte que les expéditions puissent faire l'objet de contrôles de sûreté, notamment d'inspection/de filtrage,

— que [nom de la société] accepte que des inspections inopinées soient effectuées dans ses locaux par l'autorité compétente de l'État membre dans lequel elle se situe afin de déterminer si elle se conforme aux présentes instructions.

J'assume l'entière responsabilité de la présente déclaration.

Nom:

Fonctions dans l'entreprise:

Date:

Signature:

▼M9

APPENDICE 6-E

DÉCLARATION DU TRANSPORTEUR

Conformément au règlement (CE) nº 300/2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et à ses dispositions d'application,

lors de la collecte, du transport, du stockage et de la livraison de fret ou de courrier aérien qui a fait l'objet de contrôles de sûreté [pour le compte de *nom de l'agent habilité/du transporteur aérien effectuant des contrôles de sûreté sur le fret ou le courrier/du chargeur connu/du client en compte*], je confirme que les procédures de sûreté suivantes seront respectées:

— tout le personnel qui transporte ce fret ou courrier aérien aura suivi une formation de sensibilisation à la sûreté générale conformément au point 11.2.7 de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010,

— l'intégrité de tout le personnel recruté qui aura accès au fret et/ou au courrier aérien sera vérifiée. Cette vérification comprendra au moins un contrôle de l'identité (si possible sur la base d'une carte d'identité, d'un permis de conduire ou d'un passeport avec photographie) ainsi qu'un contrôle du curriculum vitæ et/ou des références communiquées,

— les compartiments à fret des véhicules seront scellés ou verrouillés. Les véhicules bâchés seront arrimés avec des câbles TIR. Les zones de fret sur les camions à plate-forme seront maintenues sous surveillance en cas de transport de fret aérien,

— immédiatement avant le chargement, le compartiment à fret sera fouillé et l'intégrité de cette fouille maintenue jusqu'à la fin du chargement,

▼**M9**

— chaque conducteur aura sur lui une carte d'identité, un passeport, un permis de conduire ou un autre document comportant sa photographie délivré par les autorités nationales ou reconnu par elles,

— les conducteurs ne feront pas d'arrêts non prévus entre les lieux d'enlèvement et de livraison. Si un tel arrêt est inévitable, le conducteur vérifiera à son retour la sûreté du chargement et l'intégrité des verrous et/ou des scellés. Si le conducteur découvre un signe quelconque d'altération, il en avertira son supérieur et le fret ou le courrier ne sera pas livré sans notification au point de livraison,

— l'opération de transport ne sera pas sous-traitée à un tiers, sauf si ce tiers est également signataire d'un accord de transport avec [même nom que précédemment de l'agent habilité/chargeur connu/client en compte ou de l'autorité compétente qui a agréé ou certifié le transporteur], et

— aucun autre service (stockage par exemple) ne sera sous-traité à aucune autre partie qu'un agent habilité ou une entité qui a été certifiée ou agréée et répertoriée par l'autorité compétente pour la prestation de ces services.

J'assume l'entière responsabilité de la présente déclaration.

Nom:

Fonction:

Nom et adresse de la société:

Date:

Signature:

▼**M11**

APPENDICE 6-F

FRET ET COURRIER

6-Fi

PAYS TIERS, AINSI QUE PAYS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER QUI ONT DES RELATIONS PARTICULIÈRES AVEC L'UNION CONFORMÉMENT AU TRAITÉ SUR LE FONCTIONNEMENT DE L'UNION EUROPÉENNE ET AUXQUELS LE TITRE «LES TRANSPORTS» DE CE TRAITÉ NE S'APPLIQUE PAS, RECONNUS COMME APPLIQUANT DES NORMES DE SÛRETÉ ÉQUIVALENTES AUX NORMES DE BASE COMMUNES

6-Fii

PAYS TIERS, AINSI QUE PAYS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER QUI ONT DES RELATIONS PARTICULIÈRES AVEC L'UNION CONFORMÉMENT AU TRAITÉ SUR LE FONCTIONNEMENT DE L'UNION EUROPÉENNE ET AUXQUELS LE CHAPITRE «LES TRANSPORTS» DE CE TRAITÉ NE S'APPLIQUE PAS, POUR LESQUELS LA DÉSIGNATION COMME ACC3 N'EST PAS EXIGÉE

La liste des *pays tiers, ainsi que des pays et territoires ayant des relations particulières avec l'Union conformément au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou au traité sur l'Union européenne pour lesquels la désignation comme* ACC3 n'est pas exigée, figure dans une décision distincte de la Commission.

6-Fiii

ACTIVITÉS DE VALIDATION DES PAYS TIERS AINSI QUE DES PAYS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER QUI ONT DES RELATIONS PARTICULIÈRES AVEC L'UNION CONFORMÉMENT AU TRAITÉ SUR LE FONCTIONNEMENT DE L'UNION EUROPÉENNE ET AUXQUELS LE CHAPITRE «TRANSPORTS» DE CE TRAITÉ NE S'APPLIQUE PAS, RECONNUES COMME ÉQUIVALENTES À LA VALIDATION UE DE SÛRETÉ AÉRIENNE

▼M6

APPENDICE 6-G

DISPOSITIONS RELATIVES AU FRET ET AU COURRIER AU DÉPART D'UN PAYS TIERS

Le programme de sûreté des ACC3 doit le cas échéant établir, soit pour chaque aéroport de pays tiers individuellement, soit sous la forme d'un document générique précisant toute variation dans les aéroports de pays tiers désignés, les éléments suivants:

a) description des mesures applicables au fret et au courrier aériens;

b) procédures aux fins de l'acceptation;

c) dispositif et critères relatifs à l'agent habilité;

d) dispositif et critères relatifs au chargeur connu;

e) dispositif et critères relatifs au client en compte;

f) normes pour l'inspection/filtrage et l'examen physique;

g) lieu de l'inspection/filtrage et de l'examen physique;

h) renseignements sur les équipements d'inspection/filtrage;

i) renseignements sur l'exploitant ou le prestataire de services;

j) liste des exemptions de l'inspection/filtrage ou de l'examen physique;

k) traitement du fret et du courrier aérien à haut risque.

APPENDICE 6-H

DÉCLARATION D'ENGAGEMENTS – ACC3

Je déclare:

— que, à ma connaissance, les informations contenues dans le programme de sûreté en ce qui concerne les expéditions transportées dans l'Union au départ de pays tiers sont authentiques et exactes,

— que les pratiques et les procédures définies dans ce programme de sûreté en ce qui concerne les expéditions transportées dans l'Union européenne au départ de pays tiers seront mises en œuvre et maintenues dans tous les sites couverts par le programme,

— que ce programme de sûreté sera adapté de façon à tenir compte de toutes les modifications futures de la législation de l'UE définissant des exigences relatives au fret/courrier aérien transporté dans l'Union européenne au départ de pays tiers, à moins que [nom du transporteur aérien] n'informe [nom de l'autorité compétente] qu'il ne souhaite plus transporter d'expéditions dans l'Union au départ de tout pays tiers,

— que [nom du transporteur aérien] informera [nom de l'autorité compétente], par écrit et dans un délai de 10 jours, de toute modification aux éléments concernés de son programme de sûreté,

— que la société a désigné [nom de la personne responsable] pour assumer, en son nom, la responsabilité globale des mesures de sûreté relatives aux opérations liées au fret/courrier aérien à [noms des aéroports de pays tiers],

— que, à partir du 1er juillet 2014, [nom du transporteur aérien] tiendra à jour une base de données des agents, chargeurs connus et clients en compte habilités de pays tiers et en garantira la disponibilité pour inspection,

— que [nom du transporteur aérien] coopérera pleinement aux fins de toutes les inspections qui s'imposent et donnera accès à tous les documents demandés par les agents de sûreté, ainsi qu'à la base de données susmentionnée,

— que [nom du transporteur aérien] informera [nom de l'autorité compétente] de toute infraction grave en matière de sûreté et de toute situation douteuse qui pourrait concerner la sûreté du fret/courrier aérien dans le pays tiers, en particulier de toute tentative de dissimuler des articles prohibés dans des expéditions, et

▼M6

— que [nom du transporteur aérien] informera [nom de l'autorité compétente] dans les cas suivants:

a) il cesse ses activités ou change de nom;

b) il ne traite plus de fret ni de courrier aérien; ou

c) il n'est plus en mesure de satisfaire aux exigences de la législation de l'Union européenne relatives au fret/courrier aérien transporté dans l'Union européenne au départ de pays tiers.

J'assume l'entière responsabilité de la présente déclaration.

Nom:

Fonction:

Date:

Signature:

▼M11

APPENDICE 6-H1

DÉCLARATION D'ENGAGEMENTS – ACC3 TITULAIRE D'UNE VALIDATION UE DE SÛRETÉ AÉRIENNE

Au nom de [nom du transporteur aérien], je prends acte de ce qui suit.

Le présent rapport établit le niveau de sûreté appliqué aux opérations de fret aérien à destination de l'Union européenne/EEE ([1]) au regard des normes de sûreté mentionnées ou visées sur la liste de contrôle ([2]).

[Nom du transporteur aérien] ne peut être désigné comme «transporteur de fret ou de courrier aérien qui effectue des opérations à destination de l'Union au départ d'un aéroport d'un pays tiers» (ACC3) qu'après qu'un rapport de validation de l'Union européenne a été soumis à cette fin à l'autorité compétente d'un État membre de l'Union européenne ou de l'Islande, de la Norvège ou de la Suisse, et accepté par cette autorité, et que les renseignements concernant l'ACC3 ont été introduits dans la base de données européenne des agents habilités et des chargeurs connus.

Si le rapport établit une non-conformité dans les mesures de sûreté auxquelles il se rapporte, [nom du transporteur aérien] peut se voir retirer la désignation comme ACC3 déjà obtenue pour cet aéroport, ce qui empêchera [nom du transporteur aérien] de transporter du fret ou du courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE pour cet aéroport.

Le rapport a une durée de validité de cinq ans et expire donc le au plus tard.

Au nom de [nom du transporteur aérien], je déclare que:

— [nom du transporteur aérien] accepte des mesures de suivi nécessaires aux fins du contrôle des normes confirmées par le rapport,

— toute modification aux opérations de [nom du transporteur aérien] ne nécessitant pas de renouvellement complet de la validation sera consignée dans le rapport original en ajoutant ces informations tout en maintenant visibles les informations antérieures. Il peut s'agir des modifications suivantes:

1) la responsabilité globale en matière de sûreté est confiée à une personne autre que la personne désignée au point 1.7 de l'appendice 6-C3 du règlement (UE) nº 185/2010;

([1]) Aéroports situés en Allemagne, en Autriche, en Belgique, en Bulgarie, à Chypre, au Danemark, en Espagne, en Estonie, en Finlande, en France, en Grèce, en Hongrie, en Irlande, en Italie, en Lettonie, en Lituanie, au Luxembourg, à Malte, aux Pays-Bas, en Pologne, au Portugal, en République tchèque, en Roumanie, au Royaume-Uni, en Slovaquie, en Slovénie et en Suède, ainsi qu'en Islande, en Norvège et en Suisse.

([2]) Règlement (UE) nº 185/2010 tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) nº 859/2011.

▼M11

2) toute autre modification apportée aux locaux ou aux procédures susceptibles d'avoir des conséquences significatives sur la sûreté;

— [nom du transporteur aérien] informera l'autorité qui l'a désigné comme ACC3 si [nom du transporteur aérien] cesse son activité, ne s'occupe plus de fret ou de courrier aérien ou n'est plus en mesure de satisfaire aux exigences validées dans le présent rapport;

— [nom du transporteur aérien] maintiendra le niveau de sûreté établi dans le présent rapport comme étant conforme à l'objectif défini sur la liste de contrôle et, le cas échéant, mettra en œuvre et appliquera toutes les autres mesures de sûreté nécessaires pour être désigné comme ACC3 lorsque les normes de sûreté ont été jugées insuffisantes, jusqu'à la validation ultérieure des activités de [nom du transporteur aérien].

Au nom de [nom du transporteur aérien], j'assume l'entière responsabilité de la présente déclaration.

Nom:

Fonction dans l'entreprise:

Date:

Signature:

▼M15

APPENDICE 6-H2

DÉCLARATION D'ENGAGEMENTS — AGENT HABILITÉ D'UN PAYS TIERS TITULAIRE D'UNE VALIDATION UE DE SÛRETÉ AÉRIENNE (RA3)

Au nom de [nom du RA3], je prends acte de ce qui suit.

Le présent rapport établit le niveau de sûreté appliqué aux opérations de fret aérien à destination de l'Union européenne/EEE au regard des normes de sûreté mentionnées ou visées sur la liste de contrôle.

[Nom du RA3] ne peut être désigné comme «agent habilité d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne» (RA3) qu'après avoir obtenu la mention «Succès» à l'issue d'un examen de validation UE de sûreté aérienne effectué par un validateur UE de sûreté aérienne figurant dans la base de données européenne des agents habilités et des chargeurs connus.

Si le rapport établit une non-conformité dans les mesures de sûreté auxquelles il se rapporte, [nom du RA3] peut se voir retirer la désignation comme RA3 déjà obtenue pour ces locaux, ce qui empêchera [nom du RA3] de livrer à un ACC3 ou à un autre RA3 du fret ou du courrier aérien sécurisé à destination de l'Union européenne/EEE.

Le rapport a une durée de validité de cinq ans et expire donc le … au plus tard.

Au nom de [nom du RA3], je déclare que:

a) [nom du RA3] accepte des mesures de suivi nécessaires aux fins du contrôle des normes confirmées par le rapport;

b) toute modification aux opérations de [nom du RA3] ne nécessitant pas de renouvellement complet de la validation sera consignée dans le rapport original en ajoutant ces informations tout en maintenant visibles les informations antérieures. Il peut s'agir des modifications suivantes:

1) la responsabilité globale en matière de sûreté est confiée à une personne autre que la personne désignée au point 1.8 de l'appendice 6-C2 du règlement (UE) nº 185/2010;

2) toute autre modification apportée aux locaux ou aux procédures susceptibles d'avoir des conséquences significatives sur la sûreté;

▼M15

c) [nom du RA3] informera l'ACC3 et les RA3 auxquels il livre du fret et/ou du courrier aérien sécurisé si [nom du RA3] cesse son activité, ne s'occupe plus de fret ou de courrier aérien ou n'est plus en mesure de satisfaire aux exigences validées dans le présent rapport;

d) [nom du RA3] maintiendra le niveau de sûreté établi dans le présent rapport comme étant conforme à l'objectif défini sur la liste de contrôle et, le cas échéant, mettra en œuvre et appliquera toutes les autres mesures de sûreté nécessaires pour être désigné comme RA3 dans le cas où les normes de sûreté auront été jugées insuffisantes, jusqu'à la validation ultérieure des activités de [nom du RA3].

Au nom de [nom du RA3], j'assume l'entière responsabilité de la présente déclaration.

Nom:

Fonction dans l'entreprise:

Date:

Signature:

APPENDICE 6-H3

DÉCLARATION D'ENGAGEMENTS — CHARGEUR CONNU D'UN PAYS TIERS TITULAIRE D'UNE VALIDATION UE DE SÛRETÉ AÉRIENNE (KC3)

Au nom de [nom du KC3], je prends acte de ce qui suit.

Le présent rapport établit le niveau de sûreté appliqué aux opérations de fret aérien à destination de l'Union européenne/EEE ([1]) au regard des normes de sûreté mentionnées ou visées sur la liste de contrôle ([2]).

[Nom du KC3] ne peut être désigné comme «chargeur connu d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne» (KC3) qu'après avoir obtenu la mention «Succès» à l'issue d'un examen de validation UE de sûreté aérienne effectué par un validateur UE de sûreté aérienne figurant dans la base de données européenne des agents habilités et des chargeurs connus.

Si le rapport établit une non-conformité dans les mesures de sûreté auxquelles il se rapporte, [nom du KC3] peut se voir retirer la désignation comme KC3 déjà obtenue pour ces locaux, ce qui empêchera [nom du KC3] de livrer à un ACC3 ou à un RA3 (agent habilité d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne) du fret ou du courrier aérien sécurisé à destination de l'Union européenne/EEE.

Le rapport a une durée de validité de cinq ans et expire donc le … au plus tard.

Au nom de [nom du KC3], je déclare que:

a) [nom du KC3] accepte des mesures de suivi nécessaires aux fins du contrôle des normes confirmées par le rapport;

b) toute modification aux opérations de [nom du KC3] ne nécessitant pas de renouvellement complet de la validation sera consignée dans le rapport original en ajoutant ces informations tout en maintenant visibles les informations antérieures. Il peut s'agir des modifications suivantes:

   1) la responsabilité globale en matière de sûreté est confiée à une personne autre que la personne désignée au point 1.9 de l'appendice 6-C4 du règlement (UE) nº 185/2010;

   2) toute autre modification apportée aux locaux ou aux procédures susceptibles d'avoir des conséquences significatives sur la sûreté;

([1]) Aéroports situés en Allemagne, en Autriche, en Belgique, en Bulgarie, à Chypre, en Croatie, au Danemark, en Espagne, en Estonie, en Finlande, en France, en Grèce, en Hongrie, en Irlande, en Italie, en Lettonie, en Lituanie, au Luxembourg, à Malte, aux Pays-Bas, en Pologne, au Portugal, en République tchèque, en Roumanie, au Royaume-Uni, en Slovaquie, en Slovénie et en Suède, ainsi qu'en Islande, en Norvège et en Suisse.

([2]) Règlement (UE) nº 185/2010 tel que modifié par les règlements d'exécution (UE) nº 859/2011 et (UE) nº 1082/2012.

▼M15

c) [nom du KC3] informera l'ACC3 et les RA3 auxquels il livre du fret et/ou du courrier aérien sécurisé si [nom du RA3] cesse son activité, ne s'occupe plus de fret ou de courrier aérien ou n'est plus en mesure de satisfaire aux exigences validées dans le présent rapport.

d) [nom du KC3] maintiendra le niveau de sûreté établi dans le présent rapport comme étant conforme à l'objectif défini sur la liste de contrôle et, le cas échéant, mettra en œuvre et appliquera toutes les autres mesures de sûreté nécessaires pour être désigné comme KC3 dans le cas où les normes de sûreté auront été jugées insuffisantes, jusqu'à la validation ultérieure des activités de [nom du KC3].

Au nom de [nom du KC3], j'assume l'entière responsabilité de la présente déclaration.

Nom:

Fonction dans l'entreprise:

Date:

Signature:

▼M6

APPENDICE 6-I

Les dispositions concernant le fret à haut risque sont fixées dans une décision distincte de la Commission.

APPENDICE 6-J

Les dispositions concernant l'utilisation des équipements d'inspection/filtrage sont fixées dans une décision distincte de la Commission.

▼B

7. **COURRIER DE TRANSPORTEUR AÉRIEN ET MATÉRIEL DE TRANSPORTEUR AÉRIEN**

7.0. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Sauf indication contraire ou si les contrôles de sûreté visés aux chapitres 4, 5 et 6 sont assurés par une autorité, un exploitant d'aéroport, une entité ou un autre transporteur aérien, tout transporteur aérien doit veiller à la mise en œuvre des mesures énoncées dans le présent chapitre en ce qui concerne son courrier de transporteur aérien et son matériel de transporteur aérien.

7.1. COURRIER DES TRANSPORTEURS AÉRIENS ET MATÉRIEL DES TRANSPORTEURS AÉRIENS DESTINÉS À ÊTRE CHARGÉS SUR UN AÉRONEF

7.1.1. Avant d'être chargés dans la soute d'un aéronef, le courrier et le matériel d'un transporteur aérien doivent être soit soumis à une inspection/un filtrage et protégés conformément au chapitre 5, soit soumis à des contrôles de sûreté et protégés conformément au chapitre 6.

7.1.2. Avant d'être chargés dans n'importe quelle partie d'un aéronef autre que la soute, le courrier et le matériel d'un transporteur aérien doivent subir une inspection/un filtrage et être protégés conformément aux dispositions du chapitre 4 applicables aux bagages de cabine.

7.1.3. Le courrier et le matériel d'un transporteur aérien à charger sur un aéronef sont également soumis aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

7.2. MATÉRIEL DE TRANSPORTEUR AÉRIEN UTILISÉ POUR LE TRAITEMENT DES PASSAGERS ET DES BAGAGES

7.2.1. Le matériel d'un transporteur aérien employé à des fins de traitement des passagers et des bagages et qui pourrait servir à compromettre la sûreté de l'aviation civile doit être protégé ou surveillé de manière à éviter tout accès non autorisé.

▼B

L'auto-enregistrement ainsi que les options internet applicables dont l'utilisation par les passagers est permise doivent être considérés comme un accès autorisé à ce type de matériel.

7.2.2. Le matériel hors d'usage qui pourrait être utilisé pour faciliter l'accès non autorisé ou faire entrer des bagages dans une zone de sûreté à accès réglementé ou à bord d'un aéronef doit être détruit ou rendu inutilisable.

7.2.3. Les systèmes de contrôle des départs ainsi que les systèmes d'enregistrement doivent être gérés de manière à empêcher tout accès non autorisé.

L'auto-enregistrement autorisé par les passagers doit être considéré comme un accès autorisé à ce type de système.

8. **APPROVISIONNEMENTS DE BORD**

8.0. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

8.0.1. Sauf indication contraire, l'autorité, l'exploitant d'aéroport, le transporteur aérien ou l'entité responsable conformément au programme national de sûreté de l'aviation civile tel que visé à l'article 10 du règlement (CE) nº 300/2008 doit veiller à la mise en œuvre de mesures énoncées dans le présent chapitre.

8.0.2. Aux fins du présent chapitre, on entend par «approvisionnements de bord» tous les articles destinés à être emportés à bord d'un aéronef pour utilisation, consommation ou achat par les passagers ou l'équipage au cours d'un vol, autres que:

a) les bagages de cabine;

b) les objets transportés par des personnes autres que des passagers;

c) le courrier et le matériel des transporteurs aériens.

Aux fins du présent chapitre, on entend par «fournisseur habilité d'approvisionnements de bord», un fournisseur dont les procédures se conforment à des règles et normes de sûreté communes suffisantes pour permettre la livraison d'approvisionnements de bord directement dans l'aéronef.

Aux fins du présent chapitre, on entend par «fournisseur connu d'approvisionnements de bord», un fournisseur dont les procédures se conforment à des règles et normes de sûreté communes suffisantes pour permettre la livraison d'approvisionnements de bord à un transporteur aérien ou à un fournisseur habilité, mais pas directement dans l'aéronef.

8.0.3. Les approvisionnements sont considérés comme des approvisionnements de bord à partir du moment où ils sont identifiables comme approvisionnements à emporter à bord d'un aéronef pour utilisation, consommation ou achat par les passagers ou l'équipage au cours d'un vol.

▼M9

8.0.4. La liste des articles prohibés dans des approvisionnements de bord est identique à celle figurant à l'appendice 4-C.

▼B

8.1. CONTRÔLES DE SÛRETÉ

8.1.1. **Contrôles de sûreté – dispositions générales**

8.1.1.1. Les approvisionnements de bord doivent subir une inspection/un filtrage avant d'être introduits dans une zone de sûreté à accès réglementé, sauf dans les cas suivants:

a) ils ont fait l'objet de contrôles de sûreté de la part d'un transporteur aérien qui les livre jusqu'à son propre aéronef et ont été protégés contre toute intervention non autorisée depuis l'exécution de ces contrôles jusqu'à la livraison à l'aéronef; ou

▼B

b) ils ont fait l'objet de contrôles de sûreté de la part d'un fournisseur habilité et ont été protégés contre toute intervention non autorisée depuis l'exécution de ces contrôles jusqu'à l'arrivée dans la zone de sûreté à accès réglementé, ou, le cas échéant, jusqu'à la livraison au transporteur aérien ou à un autre fournisseur habilité; ou

c) ils ont fait l'objet de contrôles de sûreté de la part d'un fournisseur connu et ont été protégés contre toute intervention non autorisée depuis l'exécution de ces contrôles jusqu'à la livraison au transporteur aérien ou à un fournisseur habilité.

8.1.1.2. Tous les approvisionnements de bord provenant d'un fournisseur habilité ou d'un fournisseur connu qui semblent avoir été altérés ou dont il y a lieu de croire qu'ils n'ont pas été protégés contre toute intervention non autorisée depuis l'application des contrôles de sûreté doivent subir une inspection/un filtrage.

8.1.1.3. Les contrôles de sûreté des approvisionnements de bord sont également soumis aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

8.1.2. **Inspection/Filtrage**

8.1.2.1. Lors de l'inspection/du filtrage des approvisionnements de bord, les moyens ou la méthode employés doivent tenir compte de la nature des approvisionnements et respecter des normes suffisantes pour obtenir une assurance raisonnable qu'aucun article interdit n'est dissimulé dans les approvisionnements.

8.1.2.2. L'inspection/Le filtrage des approvisionnements de bord est également soumis aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

8.1.3. **Agrément des fournisseurs habilités**

8.1.3.1. Les fournisseurs habilités doivent être agréés par l'autorité compétente.

L'agrément en qualité de fournisseur habilité doit spécifier les sites.

Toute entité qui met en œuvre des contrôles de sûreté tels que visés au point 8.1.5 et livre des approvisionnements de bord directement à bord des aéronefs doit être agréée en qualité de fournisseur habilité. Cette règle ne s'applique pas à un transporteur aérien qui effectue lui-même ces contrôles de sûreté et ne livre d'approvisionnements que dans ses propres aéronefs.

8.1.3.2. L'autorité compétente de chaque État membre doit définir, dans son programme national de sûreté de l'aviation civile tel que visé à l'article 10 du règlement (CE) n° 300/2008, les responsabilités concernant la mise en œuvre de la procédure suivante pour l'agrément des fournisseurs habilités:

a) l'entité doit solliciter l'agrément de l'autorité compétente de l'État membre où se trouve son site afin d'obtenir le statut de fournisseur habilité.

Le candidat doit soumettre un programme de sûreté à l'autorité compétente concernée. Ce programme doit décrire les méthodes et les procédures à suivre par le fournisseur afin de se conformer aux exigences du point 8.1.5. Le programme doit décrire également la manière dont le fournisseur surveille lui-même le respect de ces méthodes et procédures.

▼B

Le candidat doit également remettre la «déclaration d'engagements – fournisseur habilité d'approvisionnements de bord» figurant à l'appendice 8-A. Cette déclaration doit être signée par le représentant légal du candidat ou par la personne responsable de la sûreté.

La déclaration signée doit être conservée par l'autorité compétente concernée;

b) l'autorité compétente, ou un ►M11 validateur UE de sûreté aérienne ◄ agissant pour le compte de celle-ci, doit examiner le programme de sûreté et procéder ensuite à une vérification sur place des sites spécifiés afin de s'assurer que le candidat satisfait aux exigences du point 8.1.5;

c) si l'autorité compétente est satisfaite des informations fournies conformément aux points a) et b), elle peut agréer le fournisseur comme agent habilité pour les sites spécifiés. Si l'autorité compétente n'est pas satisfaite, elle en communique rapidement les raisons à l'entité qui sollicite son agrément en qualité de fournisseur habilité.

8.1.3.3. L'habilitation d'un fournisseur doit être renouvelée à intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans. La procédure doit comporter une vérification sur place afin de s'assurer que le fournisseur habilité satisfait toujours aux exigences du point 8.1.5.

Une inspection dans les locaux du fournisseur habilité par l'autorité compétente, conformément au programme national de contrôle de la qualité, peut être considérée comme une vérification sur place, pour autant qu'elle couvre toutes les exigences du point 8.1.5.

8.1.3.4. Si l'autorité compétente n'est plus convaincue que le fournisseur habilité satisfait aux exigences du point 8.1.5, elle doit retirer le statut de fournisseur habilité pour les sites spécifiés.

8.1.3.5. Sans préjudice du droit de chaque État membre d'appliquer des mesures plus strictes conformément à l'article 6 du règlement (CE) nº 300/2008, un fournisseur habilité agréé conformément au point 8.1.3 doit être reconnu dans tous les États membres.

8.1.4. **Désignation des fournisseurs connus**

8.1.4.1. Toute entité qui met en œuvre des contrôles de sûreté tels que visés au point 8.1.5.1 et livre des approvisionnements de bord, mais pas directement à bord des aéronefs, doit être désignée en qualité de fournisseur connu par le transporteur auquel elle livre. Ceci ne s'applique pas aux fournisseurs habilités.

▼M9

8.1.4.2. Afin d'être désigné en qualité de fournisseur connu, l'entité doit remettre à chaque transporteur auprès duquel il effectue des livraisons une «déclaration d'engagements – fournisseur connu d'approvisionnements de bord», qui figure à l'appendice 8-B. Cette déclaration doit être signée par le représentant légal.

La déclaration signée doit être conservée par le transporteur auprès duquel le fournisseur effectue des livraisons, à des fins de validation.

▼B

8.1.4.3. L'absence de livraisons de la part du fournisseur pendant une période de deux ans met un terme à son statut de fournisseur connu.

8.1.4.4. Si l'autorité compétente ou le transporteur n'est plus convaincu que le fournisseur connu satisfait aux exigences du point 8.1.5.1, il doit retirer le statut de fournisseur connu.

▼M9

8.1.5. **Contrôles de sûreté à appliquer par un transporteur aérien, un fournisseur habilité et un fournisseur connu**

8.1.5.1. Tout transporteur aérien, fournisseur habilité et fournisseur connu d'approvisionnements de bord doit:

a) désigner une personne responsable de la sûreté dans l'entreprise; et

b) veiller à ce que les personnes qui ont accès aux approvisionnements de bord reçoivent une formation de sensibilisation à la sûreté générale conformément au point 11.2.7 avant que cet accès leur soit accordé; et

c) empêcher l'accès non autorisé à ses locaux et aux approvisionnements de bord; et

d) obtenir une assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans des approvisionnements de bord; et

e) placer des scellés à témoin d'intégrité sur tous les véhicules et/ou les conteneurs qui transportent des approvisionnements de bord, ou les protéger physiquement.

Le point e) ne s'applique pas au transport côté piste.

8.1.5.2. Si un fournisseur connu confie le transport d'approvisionnements à une autre société qui n'est pas un fournisseur connu du transporteur aérien ou du fournisseur habilité, le fournisseur connu doit veiller à ce que tous les contrôles de sûreté visés au point 8.1.5.1 soient respectés.

8.1.5.3. Les contrôles de sûreté qui doivent être mis en œuvre par les transporteurs aériens et les fournisseurs habilités sont également soumis aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

▼B

8.2. PROTECTION DES APPROVISIONNEMENTS DE BORD

Les dispositions détaillées concernant la protection des approvisionnements de bord sont fixées dans une décision distincte de la Commission.

▼M1

8.3. MESURES DE SÛRETÉ SUPPLÉMENTAIRES POUR LES LIQUIDES, AÉROSOLS et GELS (LAG) ET LES SACS À TÉMOIN D'INTÉGRITÉ LIVRÉS À BORD

1. Les sacs à témoin d'intégrité doivent être livrés à bord dans des emballages à témoin d'intégrité dans une zone côté piste ou dans une zone de sûreté à accès réglementé.

2. Une fois entrés dans une zone côté piste ou dans une zone de sûreté à accès réglementé et jusqu'à leur vente finale à bord de l'aéronef, les LAG et les sacs à témoin d'intégrité doivent être protégés des interventions illicites.

3. Des dispositions détaillées relatives aux mesures de sûreté supplémentaires applicables aux LAG et aux sacs à témoin d'intégrité livrés à bord sont définies dans une décision distincte.

▼B

APPENDICE 8-A

DÉCLARATION D'ENGAGEMENTS

FOURNISSEUR HABILITÉ D'APPROVISIONNEMENTS DE BORD

Conformément au 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 à ses dispositions d'application,

▼B

je déclare:

— qu'à ma connaissance, les informations contenues dans le programme de sûreté de la société sont authentiques et exactes,

— que les pratiques et les procédures définies dans ce programme de sûreté seront mises en œuvre et maintenues dans tous les sites couverts par le programme,

— que ce programme de sûreté sera adapté de façon à tenir compte de toutes les futures modifications de la législation communautaire, à moins que [nom de la société] n'informe [nom de l'autorité compétente] qu'elle ne souhaite plus livrer d'approvisionnements de bord directement dans les aéronefs (et par conséquent ne souhaite plus exercer en qualité de fournisseur habilité),

— que [nom de la société] informera [nom de l'autorité appropriée] par écrit:

a) des modifications mineures apportées à son programme de sûreté, telles que celles portant sur le nom de la société, la personne responsable de la sûreté ou ses coordonnées, rapidement et au plus tard dans les dix jours ouvrables;

b) des modifications majeures envisagées, telles que celles portant sur de nouvelles procédures d'inspection/de filtrage, d'importants travaux de construction qui pourraient affecter la conformité avec la législation communautaire applicable ou un changement de site/d'adresse, au moins quinze jours ouvrables avant la prise d'effet de ladite modification.

— qu'afin d'assurer la conformité avec la législation communautaire applicable, [nom de la société] coopérera pleinement aux fins de toutes les inspections nécessaires et donnera accès à tous les documents demandés par les agents de sûreté,

— que [nom de la société] informera [nom de l'autorité appropriée] de toute infraction grave en matière de sûreté et de toute situation douteuse qui pourrait concerner les approvisionnements de bord, en particulier de toute tentative de dissimuler des articles prohibés dans des approvisionnements,

▼M9

— que [nom de la société] veillera à ce que tout le personnel concerné reçoive une formation conformément au chapitre 11 de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010 et connaisse ses responsabilités en matière de sûreté aux termes du programme de sûreté de la société; et

▼B

— que [nom de la société] informera [nom de l'autorité appropriée] dans les cas suivants:

a) elle cesse ses activités;

b) elle ne livre plus d'approvisionnements de bord directement dans les aéronefs;

c) elle n'est plus en mesure de satisfaire aux exigences de la législation communautaire applicable.

J'assume l'entière responsabilité de la présente déclaration.

Nom:

Fonction dans l'entreprise:

Date:

Signature:

▼M9

APPENDICE 8-B

DÉCLARATION D'ENGAGEMENTS

FOURNISSEUR CONNU D'APPROVISIONNEMENTS DE BORD

Conformément au règlement (CE) nº 300/2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et à ses dispositions d'application,

Je déclare:

— que [nom de la société]

a) désignera une personne responsable de la sûreté dans l'entreprise; et

b) veillera à ce que les personnes qui ont accès aux approvisionnements de bord reçoivent une formation de sensibilisation à la sûreté conformément au point 11.2.7 de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010 avant que cet accès leur soit accordé; et

c) empêchera l'accès non autorisé à ses locaux et aux approvisionnements de bord; et

d) obtiendra une assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans des approvisionnements de bord; et

e) placera des scellés à témoin d'intégrité sur tous les véhicules et/ou les conteneurs qui transportent des approvisionnements de bord, ou les protégera physiquement (ce point ne s'applique pas au transport côté piste).

Lorsque le transport d'approvisionnements est confié à une autre société qui n'est pas un fournisseur connu du transporteur aérien ou du fournisseur habilité, [nom de la société] veillera à ce que tous les contrôles de sûreté précités soient respectés,

— qu'afin d'assurer la conformité, [nom de la société] coopérera pleinement aux fins de toutes les inspections nécessaires et donnera accès à tous les documents demandés par les inspecteurs;

— que [nom de la société] informera [nom du transporteur aérien ou du fournisseur habilité auquel elle livre des approvisionnements de bord] de toute infraction grave en matière de sûreté et de toute situation douteuse qui pourrait concerner les approvisionnements de bord, en particulier de toute tentative de dissimuler des articles prohibés dans ces approvisionnements,

— que [nom de la société] veillera à ce que l'ensemble du personnel concerné reçoive une formation conformément au chapitre 11 de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010 et connaisse ses responsabilités, et

— que [nom de la société] informera [nom du transporteur aérien ou du fournisseur auquel elle livre des approvisionnements de bord] dans les cas suivants:

a) elle cesse ses activités; ou

b) elle n'est plus en mesure de satisfaire aux exigences de la législation applicable de l'UE.

J'assume l'entière responsabilité de la présente déclaration.

Représentant légal

Nom:

Date:

Signature:

▼B

9. **FOURNITURES DESTINÉES AUX AÉROPORTS**

9.0. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

9.0.1. Sauf indication contraire ou à moins que l'inspection/le filtrage ne soit assuré par une autorité ou une entité, l'exploitant d'aéroport doit veiller à la mise en œuvre des mesures énoncées dans le présent chapitre.

9.0.2. Aux fins du présent chapitre, on entend par:

a) «fournitures destinées aux aéroports», tous les objets destinés à être vendus, utilisés ou mis à disposition dans les zones de sûreté à accès réglementé des aéroports;

b) «fournisseur connu de fournitures destinées aux aéroports», un fournisseur dont les procédures se conforment aux règles de sûreté communes et à des normes suffisantes pour permettre la livraison des fournitures destinées aux aéroports dans les zones de sûreté à accès réglementé.

9.0.3. Les fournitures sont considérées comme des fournitures destinées aux aéroports à partir du moment où elles sont identifiables comme destinées à être vendues, utilisées ou mises à disposition dans les zones de sûreté à accès réglementé des aéroports.

▼M9

9.0.4. La liste des articles prohibés dans des fournitures destinées aux aéroports est identique à celle figurant à l'appendice 4-C.

▼B

9.1. CONTRÔLES DE SÛRETÉ

9.1.1. **Contrôles de sûreté — dispositions générales**

▼M9

9.1.1.1. Les fournitures destinées aux aéroports doivent subir une inspection/filtrage avant d'être autorisées à pénétrer dans les zones de sûreté à accès réglementé, sauf

a) si elles ont fait l'objet de contrôles de sûreté de la part d'un exploitant d'aéroport qui les livre à son propre aéroport et ont été protégées contre toute intervention non autorisée depuis la mise en œuvre de ces contrôles jusqu'à la livraison dans la zone de sûreté à accès réglementé; ou

b) si elles ont fait l'objet de contrôles de sûreté de la part d'un fournisseur connu et ont été protégées contre toute intervention non autorisée depuis la mise en œuvre de ces contrôles jusqu'à la livraison dans la zone de sûreté à accès réglementé.

▼B

9.1.1.2. Les fournitures d'aéroport qui proviennent d'une zone de sûreté à accès réglementé peuvent être exemptées de ces contrôles de sûreté.

9.1.1.3. Toutes les fournitures d'aéroport provenant d'un fournisseur connu qui semblent avoir été altérées ou dont il y a lieu de croire qu'elles n'ont pas été protégées contre toute intervention non autorisée depuis l'application des derniers contrôles de sûreté doivent subir une inspection/un filtrage.

9.1.1.4. À la livraison au point de vente, d'utilisation ou de mise à disposition dans la zone de sûreté à accès réglementé, un contrôle visuel des fournitures d'aéroport doit être effectué par le personnel affecté à ce point de vente, d'utilisation ou de mise à disposition afin de s'assurer qu'elles ne présentent aucun signe d'altération.

▼B

9.1.2. **Inspection/filtrage**

9.1.2.1. Lors de l'inspection/du filtrage des fournitures d'aéroport, les moyens ou la méthode employés doivent tenir compte de la nature des fournitures et respecter des normes suffisantes pour obtenir une assurance raisonnable qu'aucun article interdit n'est dissimulé dans les fournitures.

9.1.2.2. L'inspection/Le filtrage des fournitures d'aéroport est également soumis aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

9.1.3. **Désignation des fournisseurs connus**

9.1.3.1. Toute entité qui met en œuvre des contrôles de sûreté tels que visés au point 9.1.4 et livre des fournitures d'aéroport doit être désignée en qualité de fournisseur connu par l'exploitant d'aéroport.

▼M9

9.1.3.2. Afin d'être désigné en qualité de fournisseur connu, l'entité doit remettre à l'exploitant d'aéroport une «déclaration d'engagements – fournisseur connu de fournitures destinées aux aéroports», qui figure à l'appendice 9-A. Cette déclaration doit être signée par le représentant légal.

La déclaration signée doit être conservée par l'exploitant d'aéroport à des fins de validation.

▼B

9.1.3.3. L'absence de livraisons de la part du fournisseur pendant une période de deux ans met un terme à son statut de fournisseur connu.

9.1.3.4. Si l'autorité compétente ou l'exploitant d'aéroport n'est plus convaincu que le fournisseur connu satisfait aux exigences du point 9.1.4, l'exploitant d'aéroport doit retirer le statut de fournisseur connu.

▼M9

9.1.4. **Contrôles de sécurité à mettre en œuvre par un fournisseur connu ou par un exploitant d'aéroport**

Un fournisseur connu de fournitures destinées aux aéroports ou un exploitant d'aéroport qui livre des fournitures destinées aux aéroports dans la zone de sûreté à accès réglementé doit:

a) désigner une personne responsable de la sûreté dans l'entreprise; et

b) veiller à ce que les personnes qui ont accès aux fournitures destinées aux aéroports reçoivent une formation de sensibilisation à la sûreté générale conformément au point 11.2.7 avant que cet accès leur soit accordé; et

c) empêcher l'accès non autorisé à ses locaux et aux fournitures destinées aux aéroports; et

d) obtenir une assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans des fournitures destinées aux aéroports; et

e) placer des scellés à témoin d'intégrité sur tous les véhicules et/ou les conteneurs qui transportent des fournitures destinées aux aéroports, ou les protéger physiquement.

▼M9

Le point e) ne s'applique pas au transport côté piste.

Si un fournisseur connu confie le transport de fournitures vers l'aéroport à une autre société qui n'est pas un fournisseur connu pour l'exploitant d'aéroport, le fournisseur connu doit veiller à ce que tous les contrôles de sûreté visés au présent point soient respectés.

▼B

9.2. PROTECTION DES FOURNITURES D'AÉROPORT

Les dispositions détaillées concernant la protection des fournitures d'aéroport sont fixées dans une décision distincte de la Commission.

▼M1

9.3. MESURES DE SÛRETÉ SUPPLÉMENTAIRES POUR LES APPROVISIONNEMENTS EN LAG ET SACS À TÉMOIN D'INTÉGRITÉ

1. Les approvisionnements en sacs à témoin d'intégrité doivent être livrés dans des emballages à témoin d'intégrité dans une zone côté piste au-delà du point de contrôle des cartes d'embarquement ou dans une zone de sûreté à accès réglementé.

2. Une fois entrés dans une zone côté piste ou dans une zone de sûreté à accès réglementé et jusqu'à leur vente finale dans le point de vente, les LAG et les sacs à témoin d'intégrité doivent être protégés des interventions illicites.

3. Des dispositions détaillées relatives aux mesures de sûreté supplémentaires applicables aux approvisionnements en LAG et sacs à témoin d'intégrité sont définies dans une décision distincte.

▼M9

APPENDICE 9-A

DÉCLARATION D'ENGAGEMENTS

FOURNISSEUR CONNU DE FOURNITURES DESTINÉES AUX AÉROPORTS

Conformément au règlement (CE) nº 300/2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et à ses dispositions d'application,

Je déclare:

— que [nom de la société]

a) désignera une personne responsable de la sûreté dans l'entreprise; et

b) veillera à ce que les personnes qui ont accès aux fournitures destinées aux aéroports reçoivent une formation de sensibilisation à la sûreté générale conformément au point 11.2.7 de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010 avant que cet accès leur soit accordé; et

c) empêchera l'accès non autorisé à ses locaux et aux fournitures destinées aux aéroports; et

d) obtiendra une assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans des fournitures destinées aux aéroports; et

e) placera des scellés à témoin d'intégrité sur tous les véhicules et/ou les conteneurs qui transportent des fournitures destinées aux aéroports, ou les protégera physiquement (ce point ne s'applique pas au transport côté piste).

▼M9

Lorsque le transport de fournitures est confié à une autre société qui n'est pas un fournisseur connu de l'exploitant d'aéroport, [nom de la société] veillera à ce que tous les contrôles de sûreté précités soient respectés,

— qu'afin d'assurer la conformité, [nom de la société] coopérera pleinement aux fins de toutes les inspections nécessaires et donnera accès à tous les documents demandés par les inspecteurs,

— que [nom de la société] informera [nom de l'exploitant d'aéroport] de toute infraction grave en matière de sûreté et de toute situation douteuse qui pourrait concerner les fournitures destinées aux aéroports, en particulier de toute tentative de dissimuler des articles prohibés dans ces fournitures,

— que [nom de la société] veillera à ce que tout le personnel concerné reçoive une formation conformément au chapitre 11 de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010 et connaisse ses responsabilités en matière de sûreté, et

— que [nom de la société] informera [nom de l'exploitant d'aéroport] dans les cas suivants:

a) elle cesse ses activités; ou

b) elle n'est plus en mesure de satisfaire aux exigences de la législation applicable de l'UE.

J'assume l'entière responsabilité de la présente déclaration.

Représentant légal

Nom:

Date:

Signature:

▼B

10. MESURES DE SÛRETÉ EN VOL

Aucune disposition dans le présent règlement.

11. RECRUTEMENT ET FORMATION DU PERSONNEL

11.0. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

11.0.1. L'autorité, l'exploitant d'aéroport, le transporteur aérien ou l'entité qui emploie des personnes mettant en œuvre, ou responsables de la mise en œuvre, de mesures dont il a la responsabilité, conformément au programme national de sûreté de l'aviation civile tel que visé à l'article 10 du règlement (CE) nº 300/2008, doit veiller à la mise en œuvre des mesures énoncées dans le présent chapitre.

11.0.2. Aux fins du présent chapitre, on entend par «certification» une évaluation formelle et une confirmation par l'autorité compétente, ou pour le compte de celle-ci, que la personne a suivi avec succès la formation pertinente et que cette personne possède les compétences nécessaires pour s'acquitter des fonctions assignées de façon acceptable.

11.0.3. Aux fins du présent chapitre, on entend par «État de résidence» tout pays dans lequel la personne réside en permanence depuis six mois ou plus et par «lacune» dans le relevé de la formation initiale ou de la carrière, toute période non renseignée de plus de vingt-huit jours.

11.0.4. Les compétences acquises par les personnes avant leur recrutement peuvent être prises en considération lors de l'évaluation des besoins en formation en relation avec la présente section.

▼M11

_____

▼B

11.1. RECRUTEMENT

11.1.1. Les personnes recrutées pour mettre en œuvre ou être responsable de la mise en œuvre de l'inspection/du filtrage, du contrôle d'accès ou d'autres contrôles de sûreté dans une zone de sûreté à accès réglementé doivent avoir suivi avec succès une vérification de leurs antécédents.

11.1.2. Les personnes recrutées pour mettre en œuvre ou être responsable de la mise en œuvre de l'inspection/du filtrage, du contrôle d'accès ou d'autres contrôles de sûreté ailleurs que dans une zone de sûreté à accès réglementé doivent avoir suivi avec succès une vérification de leurs antécédents ou un contrôle préalable à l'embauche. Sauf indication contraire dans le présent règlement, la nécessité de procéder à une vérification des antécédents ou un contrôle préalable à l'embauche doit être déterminée par l'autorité compétente conformément aux dispositions nationales applicables.

11.1.3. Conformément aux dispositions nationales et communautaires, une vérification des antécédents doit au moins:

a) établir l'identité de la personne sur la base de documents;

b) prendre en considération le casier judiciaire dans tous les États de résidence au cours des cinq dernières années;

c) prendre en considération les emplois, les études et les lacunes au cours des cinq dernières années.

11.1.4. Conformément aux dispositions nationales et communautaires, un contrôle préalable à l'embauche doit au moins:

a) établir l'identité de la personne sur la base de documents;

b) prendre en considération les emplois, les études et les lacunes au cours des cinq dernières années;

c) exiger de l'intéressé la signature d'une déclaration détaillant les éventuels antécédents pénaux dans tous les États de résidence au cours des cinq dernières années.

11.1.5. Les vérifications des antécédents et les contrôles préalables à l'embauche doivent être achevés avant que la personne ne suive une formation à la sûreté donnant accès à des informations non publiquement accessibles.

11.1.6. Le processus de recrutement pour toutes les personnes embauchées en relation avec les points 11.1.1 et 11.1.2 doit comporter au moins un acte de candidature et un entretien oral afin d'effectuer une première évaluation des capacités et des aptitudes.

11.1.7. Les personnes recrutées pour effectuer des contrôles de sûreté doivent posséder les capacités et aptitudes physiques et mentales requises pour s'acquitter des tâches qui leur sont confiées de manière efficace et doivent être informées de la nature de ces exigences dès le début du processus de recrutement.

Ces capacités et aptitudes doivent être évaluées au cours du processus de recrutement et avant la fin de l'éventuelle période probatoire.

11.1.8. Les dossiers de recrutement, y compris les résultats des éventuels tests d'évaluation, doivent être conservés pour toutes les personnes embauchées conformément aux points 11.1.1 et 11.1.2, au moins pendant la durée de leur contrat.

11.2. FORMATION

11.2.1. **Obligations générales en matière de formation**

11.2.1.1. Toute personne, avant d'être autorisée à effectuer sans supervision des contrôles de sûreté, doit avoir suivi avec succès une formation adéquate complète.

▼B

11.2.1.2. La formation des personnes qui exécutent les tâches énumérées aux points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 et au point 11.2.4 doit comporter des éléments de formation théoriques, pratiques et sur le tas.

11.2.1.3. Le contenu des cours doit être précisé ou approuvé par l'autorité compétente avant:

a) qu'un formateur ne délivre la formation requise aux termes du règlement (CE) nº 300/2008 et de ses dispositions d'application;

b) qu'une formation sur ordinateur soit utilisée afin de satisfaire aux exigences du règlement (CE) nº 300/2008 et de ses dispositions d'applications.

Une formation par ordinateur peut être utilisée, avec ou sans le soutien d'un formateur ou d'un tuteur.

11.2.1.4. Les dossiers de formation doivent être conservés pour toutes les personnes formées, au moins pendant la durée de leur contrat.

11.2.2. **Formation de base**

La formation de base des personnes qui exécutent les tâches énumérées aux points 11.2.3.1, 11.2.3.4 et 11.2.3.5 et aux points 11.2.4, 11.2.5 et 11.5 doit permettre d'acquérir les compétences suivantes:

a) connaissance des actes d'intervention illégale déjà perpétrés dans l'aviation civile, des attentats terroristes et des menaces actuelles;

b) connaissance du cadre juridique pour la sûreté de l'aviation civile;

c) connaissance des objectifs et de l'organisation de la sûreté de l'aviation civile, notamment des obligations et des responsabilités des personnes qui effectuent des contrôles de sûreté;

d) connaissance des procédures de contrôle d'accès;

e) connaissance des systèmes de titre de circulation utilisés à l'aéroport;

f) connaissance des procédures de contrôle des personnes et des circonstances dans lesquelles les personnes doivent être signalées ou invitées à justifier de leur identité;

g) connaissance des procédures de notification;

h) aptitude à identifier les articles prohibés;

i) aptitude à réagir de manière appropriée face à des incidents liés à la sûreté;

j) connaissance de la façon dont le comportement humain et les réactions peuvent affecter les performances en matière de sûreté;

k) capacité à communiquer avec clarté et assurance.

11.2.3. **Formation spécifique pour les personnes qui effectuent des contrôles de sûreté**

11.2.3.1. La formation spécifique pour l'inspection/le filtrage des personnes, des bagages de cabine, des articles transportés et des bagages de soute doit permettre d'acquérir les compétences suivantes:

a) compréhension de la configuration du point d'inspection/de filtrage et du processus d'inspection/de filtrage;

b) connaissance des moyens de dissimulation d'articles prohibés;

c) aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés;

d) connaissance des capacités et des limites des équipements de sûreté ou des méthodes d'inspection/de filtrage utilisés;

▼B

e) connaissance des procédures d'intervention d'urgence;

et, si les tâches assignées à la personne l'exigent:

f) capacités relationnelles, en particulier pour faire face aux différences culturelles et aux passagers susceptibles de causer des troubles;

g) connaissance des techniques de fouille manuelle;

h) capacité à effectuer des fouilles manuelles selon une norme suffisante pour raisonnablement garantir la détection des articles prohibés dissimulés:

i) connaissances des motifs d'exemptions de l'inspection/du filtrage et des procédures spéciales de sûreté;

j) aptitude à faire fonctionner les équipements de sûreté utilisés;

k) aptitude à interpréter correctement les images produites par l'équipement de sûreté;

l) connaissance des exigences de protection pour les bagages de soute.

11.2.3.2. La formation des personnes qui effectuent l'inspection/le filtrage du fret et du courrier doit permettre d'acquérir les compétences suivantes:

a) connaissance des actes d'intervention illégale déjà perpétrés dans l'aviation civile, des attentats terroristes et des menaces actuelles;

b) connaissance des prescriptions légales applicables;

c) connaissance des objectifs et de l'organisation de la sûreté de l'aviation, notamment des obligations et des responsabilités des personnes qui effectuent des contrôles de sûreté dans la chaîne d'approvisionnement;

d) aptitude à identifier les articles prohibés;

e) aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés;

f) connaissance des capacités et des limites des équipements de sûreté ou des méthodes d'inspection/de filtrage utilisés;

g) connaissance des moyens de dissimulation d'articles prohibés;

h) connaissance des procédures d'intervention d'urgence;

i) connaissance des exigences de protection pour le fret et le courrier;

et, si les tâches assignées à la personne l'exigent:

j) connaissances des exigences d'inspection/de filtrage applicables au fret et au courrier, et des procédures spéciales de sûreté;

k) connaissance des méthodes d'inspection/de filtrage appropriées pour différents types de fret et de courrier;

l) connaissance des techniques de fouille manuelle;

m) capacité à effectuer des fouilles manuelles selon une norme suffisante pour raisonnablement garantir la détection des articles prohibés dissimulés:

n) aptitude à faire fonctionner les équipements de sûreté utilisés;

o) aptitude à interpréter correctement les images produites par l'équipement de sûreté;

p) connaissance des exigences applicables au transport.

11.2.3.3. La formation des personnes qui effectuent l'inspection/le filtrage du courrier et du matériel des transporteurs aériens, des approvisionnements de bord et des fournitures d'aéroport doit permettre d'acquérir les compétences suivantes:

a) connaissance des actes d'intervention illégale déjà perpétrés dans l'aviation civile, des attentats terroristes et des menaces actuelles;

▼B

b) connaissance des prescriptions légales applicables;

c) connaissance des objectifs et de l'organisation de la sûreté de l'aviation, notamment des obligations et des responsabilités des personnes qui effectuent des contrôles de sûreté dans la chaîne d'approvisionnement;

d) aptitude à identifier les articles prohibés;

e) aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés;

f) connaissance des moyens de dissimulation d'articles prohibés;

g) connaissance des procédures d'intervention d'urgence;

h) connaissance des capacités et des limites des équipements de sûreté ou des méthodes d'inspection/de filtrage utilisés;

et, si les tâches assignées à la personne l'exigent:

i) connaissance des techniques de fouille manuelle;

j) capacité à effectuer des fouilles manuelles selon une norme suffisante pour raisonnablement garantir la détection des articles prohibés dissimulés:

k) aptitude à faire fonctionner les équipements de sûreté utilisés;

l) aptitude à interpréter correctement les images produites par l'équipement de sûreté;

m) connaissance des exigences applicables au transport.

11.2.3.4. La formation spécifique des personnes qui effectuent des inspections des véhicules doit permettre d'acquérir les compétences suivantes:

a) connaissances des prescriptions légales applicables aux inspections de véhicules, notamment les exemptions et les procédures spéciales de sûreté;

b) aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés;

c) connaissance des moyens de dissimulation d'articles prohibés;

d) connaissance des procédures d'intervention d'urgence;

e) connaissance des techniques d'inspection des véhicules;

f) capacité à effectuer des inspections de véhicules selon une norme suffisante pour raisonnablement garantir la détection des articles prohibés dissimulés.

11.2.3.5. La formation spécifique des personnes qui effectuent des contrôles d'accès à un aéroport ainsi que des opérations de surveillance et de patrouille doit permettre d'acquérir les compétences suivantes:

a) connaissance des prescriptions légales en matière de contrôle d'accès, notamment des exemptions et des procédures spéciales de sûreté;

b) connaissance des systèmes de contrôle d'accès utilisés à l'aéroport;

c) connaissance des autorisations, y compris des titres de circulation et des laissez-passer de véhicules donnant accès aux zones côté piste et capacité à identifier ces autorisations;

d) connaissance des procédures de patrouille et de contrôle des personnes et des circonstances dans lesquelles les personnes doivent être signalées ou invitées à justifier de leur identité;

▼B

e) aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés;

f) connaissance des procédures d'intervention d'urgence;

g) capacités relationnelles, en particulier pour faire face aux différences culturelles et aux passagers susceptibles de causer des troubles.

11.2.3.6. La formation des personnes qui effectuent des fouilles de sûreté d'aéronefs doit permettre d'acquérir les compétences suivantes:

a) connaissance des dispositions légales applicables aux fouilles de sûreté d'aéronefs;

b) connaissance de la configuration du ou des types d'aéronefs sur lesquels la personne devra effectuer des fouilles de sûreté;

c) aptitude à identifier les articles prohibés;

d) aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés;

e) connaissance des moyens de dissimulation d'articles prohibés;

f) capacité à effectuer des fouilles de sûreté d'aéronef selon une norme suffisante pour raisonnablement garantir la détection des articles prohibés dissimulés.

11.2.3.7. La formation des personnes qui mettent en œuvre la protection des aéronefs doit permettre d'acquérir les compétences suivantes:

a) connaissance de la marche à suivre pour protéger les aéronefs et prévenir les accès non autorisés aux aéronefs;

b) connaissance des procédures pour sceller les aéronefs, le cas échéant;

c) connaissance des systèmes de titres de circulation aéroportuaires;

d) connaissance des procédures de contrôle des personnes et des circonstances dans lesquelles les personnes doivent être signalées ou invitées à justifier de leur identité;

e) connaissance des procédures d'intervention d'urgence.

11.2.3.8. La formation des personnes qui mettent en œuvre la vérification de concordance entre passagers et bagages doit permettre d'acquérir les compétences suivantes:

a) connaissance des actes d'intervention illégale déjà perpétrés dans l'aviation civile, des attentats terroristes et des menaces actuelles;

b) connaissance des prescriptions légales applicables;

c) connaissance des objectifs et de l'organisation de la sûreté de l'aviation, notamment des obligations et des responsabilités des personnes qui effectuent des contrôles de sûreté;

d) aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés;

e) connaissance des procédures d'intervention d'urgence;

f) connaissance des exigences et des techniques en matière de vérification de concordance entre passagers et bagages;

g) connaissance des exigences de protection pour le matériel des transporteurs aériens utilisés pour le traitement des passagers et des bagages.

▼B

11.2.3.9. La formation des personnes qui effectuent, sur le fret et le courrier, des contrôles de sûreté autres que l'inspection/le filtrage ou qui ont accès à du fret ou du courrier aérien identifiable doit permettre d'acquérir les compétences suivantes:

a) connaissance des actes d'intervention illégale déjà perpétrés dans l'aviation civile, des attentats terroristes et des menaces actuelles;

b) connaissance des prescriptions légales applicables;

c) connaissance des objectifs et de l'organisation de la sûreté de l'aviation, notamment des obligations et des responsabilités des personnes qui effectuent des contrôles de sûreté dans la chaîne d'approvisionnement;

d) connaissance des procédures de contrôle des personnes et des circonstances dans lesquelles les personnes doivent être signalées ou invitées à justifier de leur identité;

e) connaissance des procédures de notification;

f) aptitude à identifier les articles prohibés;

g) aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés;

h) connaissance des moyens de dissimulation d'articles prohibés;

i) connaissance des exigences de protection pour le fret et le courrier;

j) connaissance des exigences applicables au transport, le cas échéant.

11.2.3.10. La formation des personnes qui effectuent, sur le courrier et le matériel des transporteurs aériens, les approvisionnements de bord et les fournitures d'aéroport, des contrôles de sûreté autres que l'inspection/le filtrage doit permettre d'acquérir les compétences suivantes:

a) connaissance des actes d'intervention illégale déjà perpétrés dans l'aviation civile, des attentats terroristes et des menaces actuelles;

b) connaissance des prescriptions légales applicables;

c) connaissance des objectifs et de l'organisation de la sûreté de l'aviation, notamment des obligations et des responsabilités des personnes qui effectuent des contrôles de sûreté;

d) connaissance des procédures de contrôle des personnes et des circonstances dans lesquelles les personnes doivent être signalées ou invitées à justifier de leur identité;

e) connaissance des procédures de notification;

f) aptitude à identifier les articles prohibés;

g) aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés;

h) connaissance des moyens de dissimulation d'articles prohibés;

i) connaissance des exigences de protection applicables au courrier et au matériel des transporteurs aériens, aux approvisionnements de bord et aux fournitures d'aéroport, selon le cas;

j) connaissance des exigences applicables au transport, le cas échéant.

▼B

11.2.4. **Formation spécifique pour les personnes qui supervisent directement les personnes qui effectuent des contrôles de sûreté («superviseurs»)**

La formation spécifique des superviseurs doit permettre d'acquérir, en plus des compétences des personnes à superviser, les compétences suivantes:

a) connaissance des prescriptions légales applicables et des moyens de s'y conformer;

b) connaissance des tâches de supervision;

c) connaissance du contrôle interne de la qualité;

d) aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés;

e) connaissance des procédures d'intervention d'urgence;

f) capacité à parrainer, à former sur le tas et à motiver;

et, si les tâches assignées à la personne l'exigent:

g) connaissance de la gestion des conflits;

h) connaissance des capacités et des limites des équipements de sûreté ou des méthodes d'inspection/de filtrage utilisées.

11.2.5. **Formation spécifique destinée aux personnes assumant une responsabilité générale au niveau national ou local en relation avec le respect de toutes les dispositions légales applicables dans le cas d'un programme de sûreté et de sa mise en œuvre («gestionnaires de la sûreté»)**

La formation spécifique des responsables de la sûreté doit permettre d'acquérir les compétences suivantes:

a) connaissance des prescriptions légales applicables et des moyens de s'y conformer;

b) connaissance du contrôle de la qualité aux niveaux interne, national, communautaire et international;

c) capacité à motiver;

d) connaissance des capacités et des limites des équipements de sûreté ou des méthodes d'inspection/de filtrage utilisées.

11.2.6. **Formation des personnes autres que les passagers qui doivent bénéficier d'un accès sans escorte aux zones de sûreté à accès réglementé**

11.2.6.1. Les personnes autres que les passagers qui doivent bénéficier d'un accès sans escorte aux zones de sûreté à accès réglementé et qui ne relèvent pas des points 11.2.3 à 11.2.5 et 11.5 doivent suivre une formation à la sûreté avant de recevoir une autorisation leur donnant droit à un accès sans escorte aux zones de sûreté à accès réglementé.

11.2.6.2. La formation à la sûreté doit permettre d'acquérir les compétences suivantes:

a) connaissance des actes d'intervention illégale déjà perpétrés dans l'aviation civile, des attentats terroristes et des menaces actuelles;

b) connaissance des prescriptions légales applicables;

c) connaissance des objectifs et de l'organisation de la sûreté de l'aviation, notamment des obligations et des responsabilités des personnes qui effectuent des contrôles de sûreté;

▼B

d) compréhension de la configuration du point d'inspection/de filtrage et du processus d'inspection/de filtrage;

e) connaissance des procédures de contrôle d'accès et des procédures d'inspection/de filtrage correspondantes;

f) connaissance des systèmes de titres de circulation aéroportuaires;

g) connaissance des procédures de notification;

h) aptitude à réagir de manière appropriée face à des incidents liés à la sûreté.

11.2.6.3. Chaque personne qui suit une formation à la sûreté doit être invitée à démontrer sa compréhension de tous les sujets visés au point 11.2.6.2 avant de recevoir l'autorisation d'accès sans escorte aux zones de sûreté à accès réglementé.

▼M9

11.2.7. **Formation des personnes nécessitant une sensibilisation à la sûreté générale**

La formation de sensibilisation à la sûreté générale doit permettre d'acquérir les compétences suivantes:

a) connaissance des actes d'intervention illicites déjà perpétrés dans l'aviation civile, des attentats terroristes et des menaces actuelles;

b) connaissance des prescriptions légales applicables;

c) connaissance des objectifs et de l'organisation de la sûreté de l'aviation civile dans leur environnement de travail, notamment des obligations et des responsabilités des personnes qui effectuent des contrôles de sûreté;

d) connaissance des procédures de notification; et

e) aptitude à réagir de manière appropriée face à des incidents liés à la sûreté.

Tout personne suivant une formation de sensibilisation à la sûreté générale doit être invitée à démontrer sa compréhension de tous les sujets visés au présent point avant d'entrer en fonctions.

▼M8

11.3. CERTIFICATION OU AGRÉMENT

11.3.1. Les personnes qui exécutent les tâches énumérées aux points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 sont soumises:

a) à un processus initial de certification ou d'agrément;

b) pour les personnes qui font fonctionner des équipements de radioscopie ou de détection d'explosifs et pour les examinateurs humains de scanners de sûreté, à une recertification au moins tous les trois ans;

c) dans tous les autres cas, à une recertification ou à un réagrément au moins tous les cinq ans.

11.3.2. Les personnes qui font fonctionner des équipements radioscopiques ou de détection d'explosifs et les examinateurs humains de scanners de sûreté doivent, dans le cadre du processus de certification ou d'agrément initial, passer un examen normalisé d'interprétation d'images.

11.3.3. Le processus de recertification ou de réagrément pour les personnes qui font fonctionner des équipements radioscopiques ou de détection d'explosifs et pour les examinateurs humains de scanners de sûreté doit comporter à la fois l'examen normalisé d'interprétation d'images et une évaluation des performances opérationnelles.

▼M8

11.3.4. En l'absence de recertification ou de réagrément ou en cas d'échec lors du processus de recertification ou de réagrément dans un délai raisonnable, ne dépassant pas normalement trois mois, les droits associés en matière de sûreté sont retirés.

11.3.5. Les dossiers de certification ou d'agrément doivent être conservés pour toutes les personnes certifiées ou agréées, au moins pendant la durée de leur contrat.

▼B

11.4. FORMATION PÉRIODIQUE

11.4.1. Les personnes qui font fonctionner des équipements radioscopiques ou de détection d'explosifs sont tenues de suivre une formation périodique comprenant un entraînement à la reconnaissance d'images et des examens à ce sujet. Les modalités de cette formation sont les suivantes:

a) cours de formation ou formation sur ordinateur; ou

b) formation sur le lieu de travail par projection d'images fictives ou d'images de menace (TIP, Threat Image Projection), pour autant que soit utilisé un stock d'au moins 6 000 images, comme indiqué ci-après, sur l'équipement radioscopique ou de détection d'explosifs et que la personne travaille avec cet équipement durant au moins un tiers de son service.

Les résultats des examens doivent être communiqués à la personne et conservés; ils peuvent être pris en considération dans le cadre du processus de recertification ou de réagrément.

Dans le cas de cours de formation, et/ou de formation sur ordinateur, les personnes doivent suivre une formation à la reconnaissance d'image, et les examens y afférents, pendant au moins six heures par période de six mois. Un stock d'au moins 1 000 images, dont au moins 250 d'articles dangereux différentes, comprenant des images de parties d'articles dangereux, chacun d'entre eux étant présenté sous différents angles. Les images sont sélectionnées de manière imprévisible aux fins de la formation et des examens.

Dans le cas d'une formation TIP sur le lieu de travail, le stock doit comporter au moins 6 000 images dont au moins 1 500 d'articles dangereux différentes, comprenant des images de parties d'articles dangereux, chacun d'entre eux étant présenté sous différents angles.

▼M8

11.4.1.1. Les examinateurs humains de scanners de sûreté sont tenus de suivre une formation périodique comprenant un entraînement à la reconnaissance d'images et des examens à ce sujet. La formation se compose d'un cours de formation et/ou d'une formation sur ordinateur. Au moins six heures par semestre doivent y être consacrées.

Les résultats des examens doivent être communiqués à la personne et conservés; ils peuvent être pris en considération dans le cadre du processus de recertification ou de réagrément.

▼B

11.4.2. Les personnes qui exécutent les tâches énumérées au point 11.2 autres que celles visées au point 11.4.1 doivent suivre une formation périodique à une fréquence suffisante pour garantir que leurs compétences sont maintenues et complétées conformément à l'évolution du domaine de la sûreté.

Une formation périodique est assurée:

▼M9

a) pour les compétences acquises au cours de la formation initiale de base, de la formation spécifique et de la formation de sensibilisation à la sécurité, au moins tous les cinq ans ou, dans les cas où les compétences n'ont pas été exercées pendant plus de six mois, avant la reprise de fonctions de sûreté; et

▼B

b) pour les compétences nouvelles ou étendues, comme il convient pour garantir que les personnes exécutant, ou responsables de l'exécution, des contrôles de sûreté sont rapidement informées des nouvelles menaces et des nouvelles dispositions légales à appliquer.

Les exigences du point a) ne s'appliquent pas aux compétences acquises au cours d'une formation spécifique qui ne sont plus requises pour les tâches assignées à la personne en cause.

11.4.3. Les dossiers de formation périodique doivent être conservés pour toutes les personnes formées, au moins pendant la durée de leur contrat.

▼M11

11.5. QUALIFICATION DES INSTRUCTEURS

11.5.1. L'autorité compétente doit maintenir à jour les listes des instructeurs certifiés qui satisfont aux exigences fixées au point 11.5.2 ou 11.5.3 ou doit avoir accès à ces listes.

11.5.2. Les instructeurs doivent avoir passé avec succès une vérification de leurs antécédents conformément au point 11.1.3 et présenter des justificatifs pour les qualifications et connaissances nécessaires.

11.5.3. Les instructeurs qui ont été recrutés ou qui dispensaient une formation spécifiée dans le présent règlement avant qu'il n'entre en vigueur doivent, au minimum, apporter des éléments attestant, à la satisfaction de l'autorité compétente:

a) qu'ils possèdent les connaissances et les compétences spécifiées au point 11.5.5; et

b) qu'ils ne dispensent que des cours approuvés par l'autorité compétente conformément au point 11.2.1.3.

11.5.4. Afin d'obtenir la certification en qualité d'instructeur qualifié pour dispenser la formation définie aux points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 ainsi qu'aux points 11.2.4 et 11.2.5, il y a lieu de connaître l'environnement de travail dans le domaine concerné de la sûreté aérienne ainsi que des qualifications et des compétences dans les domaines suivants:

a) techniques pédagogiques; et

b) éléments de sûreté à enseigner.

11.5.5. L'autorité compétente doit dispenser elle-même la formation des instructeurs ou approuver et maintenir à jour une liste de cours de formation appropriés à la sûreté. L'autorité compétente doit veiller à ce que les instructeurs reçoivent une formation régulière tenant compte de l'évolution dans les domaines pertinents, ou soient régulièrement informés de ces évolutions.

11.5.6. Si l'autorité compétente n'est plus convaincue que la formation dispensée par un instructeur qualifié permet d'acquérir les compétences appropriées, elle retire l'approbation pour le cours correspondant ou veille à ce que le formateur soit suspendu ou retiré de la liste des instructeurs qualifiés, selon le cas.

11.6. VALIDATION UE DE SÛRETÉ AÉRIENNE

11.6.1. La validation UE de sûreté aérienne est une procédure normalisée, documentée, impartiale et objective destinée à recueillir et évaluer les éléments d'information nécessaires pour établir le niveau de conformité de l'entité validée avec les exigences énoncées dans le règlement (CE) nº 300/2008 et ses dispositions d'application.

11.6.2. **La validation UE de sûreté aérienne:**

a) peut être une condition pour obtenir ou maintenir un statut juridique en vertu du règlement (CE) nº 300/2008 et de ses dispositions d'application;

▼**M11**

b) peut être effectuée par une autorité compétente ou un validateur agréé en tant que validateur UE de sûreté aérienne ou un validateur reconnu comme équivalent, conformément aux dispositions du présent chapitre;

c) doit évaluer les mesures de sûreté appliquées sous la responsabilité de l'entité validée ou les parties de ces mesures pour lesquelles l'entité demande la validation. Elle comporte au minimum:

1) une évaluation des documents pertinents concernant la sûreté, y compris le programme de sûreté de l'entité validée ou équivalent; et

2) une vérification de la mise en œuvre de mesures de sûreté aérienne, dont une vérification sur place des opérations concernées de l'entité validée, sauf indication contraire;

d) est reconnue par tous les États membres.

11.6.3. **Conditions d'agrément des validateurs UE de sûreté aérienne**

11.6.3.1. Les États membres doivent agréer les validateurs UE de sûreté aérienne sur la base de leurs capacités d'évaluation de la conformité, comprenant les éléments suivants:

a) indépendance par rapport aux entités validées, sauf indication contraire;

b) compétences appropriées du personnel pour les éléments de sûreté à valider et méthodes utilisées pour maintenir ces compétences au niveau visé au point 11.6.3.5; et

c) fonctionnalité et pertinence des procédures de validation.

11.6.3.2. Le cas échéant, l'agrément doit tenir compte des certificats d'accréditation obtenus sur la base des normes harmonisées pertinentes, notamment EN-ISO/IEC 17020, au lieu de réévaluer les capacités d'évaluation de la conformité.

11.6.3.3. Le validateur UE de sûreté aérienne peut être une personne physique ou morale.

11.6.3.4. L'organisme national d'accréditation établi conformément au règlement (CE) nº 765/2008 du Parlement européen et du Conseil [1] peut être habilité à accréditer les capacités d'évaluation de la conformité des personnes morales pour assurer la validation UE de sûreté aérienne, adopter des mesures administratives en la matière et mener à bien la surveillance des activités de validation UE de sûreté aérienne.

11.6.3.5. Toute personne physique procédant à une validation UE de sûreté aérienne doit posséder des compétences et une expérience suffisantes, et:

a) avoir fait l'objet d'une vérification des antécédents conformément au point 11.1.3, qui doit être renouvelée au moins tous les cinq ans;

b) effectuer la validation UE de sûreté aérienne d'une manière impartiale et objective, comprendre la portée de son indépendance et appliquer des méthodes visant à éviter les conflits d'intérêts avec l'entité validée;

[1] JO L 218 du 13.8.2008, p. 30.

▼**M11**

c) posséder des connaissances théoriques et une expérience pratique suffisantes dans le domaine du contrôle de la qualité ainsi que les compétences et qualités personnelles respectivement nécessaires à la collecte, à l'enregistrement et à l'évaluation des constatations sur la base d'une liste de contrôle. Il s'agit notamment:

1) des principes, procédures et techniques de contrôle de la conformité;

2) des facteurs influant sur les performances humaines et la surveillance;

3) du rôle et des pouvoirs du validateur, y compris en matière de conflit d'intérêts;

d) apporter la preuve qu'il possède des compétences suffisantes en justifiant d'une formation et/ou d'une expérience professionnelle minimale dans les domaines suivants:

1) principes généraux de l'Union en matière de sûreté aérienne et normes de sûreté aérienne de l'OACI;

2) normes spécifiques liées à l'activité validée et modalités de leur application aux opérations;

3) technologies et techniques de sûreté pertinentes pour la procédure de validation;

e) suivre une formation périodique à une fréquence suffisante pour conserver leurs compétences initiales et en acquérir de nouvelles en fonction des évolutions dans le domaine de la sûreté aérienne.

11.6.3.6. L'autorité compétente doit dispenser elle-même la formation des validateurs UE de sûreté aérienne ou approuver et maintenir à jour une liste de cours de formation appropriés à la sûreté.

11.6.3.7. Les États membres peuvent limiter l'agrément d'un validateur UE de sûreté aérienne aux activités de validation effectuées exclusivement sur le territoire de l'État membre concerné au nom de l'autorité compétente de cet État membre. En pareil cas, les exigences du point 11.6.4.2 ne s'appliquent pas.

11.6.3.8. La durée de validité de l'agrément d'un validateur UE de sûreté aérienne n'excède pas cinq ans.

11.6.4. **Reconnaissance et suspension des validateurs UE de sûreté aérienne**

11.6.4.1. Un validateur UE de sûreté aérienne ne doit pas être considéré comme agréé tant que les renseignements le concernant n'ont pas été saisis dans la «base de données européenne des agents habilités et des chargeurs connus». Tout validateur UE de sûreté aérienne doit recevoir une preuve de son statut de la part ou au nom de l'autorité compétente. Tant que la base de données européenne des agents habilités et des chargeurs connus ne peut pas accueillir d'informations sur les validateurs UE de sûreté aérienne, l'autorité compétente doit transmettre les renseignements utiles concernant le validateur UE de sûreté aérienne à la Commission, qui les mettra à la disposition de tous les États membres.

11.6.4.2. Les validateurs UE de sûreté aérienne agréés doivent être reconnus par tous les États membres.

▼**M11**

11.6.4.3. S'il s'avère qu'un validateur UE de sûreté aérienne ne satisfait plus aux exigences visées aux points 11.6.3.1 ou 11.6.3.5, l'autorité ou les autorités compétentes qui l'ont agréé doivent retirer son agrément et l'ôter de la «base de données européenne des agents habilités et des chargeurs connus».

11.6.4.4. Les associations sectorielles, et les entités qui en relèvent, gérant des programmes d'assurance qualité peuvent être agréées comme validateurs UE de sûreté aérienne, à condition que ces programmes comprennent des mesures équivalentes permettant d'assurer une validation impartiale et objective. La reconnaissance demande la coopération des autorités compétentes de deux États membres au moins.

11.6.4.5. La Commission peut reconnaître les activités de validation menées par des autorités ou des validateurs de sûreté aérienne sous la juridiction et avec la reconnaissance d'un pays tiers ou d'une organisation internationale, si elle peut établir leur équivalence avec la validation UE de sûreté aérienne. Une liste de ces activités doit être conservée dans l'appendice 6Fiii.

11.6.5. **Rapport de validation UE de sûreté aérienne («rapport de validation»)**

11.6.5.1. Le rapport de validation doit formaliser la validation UE de sûreté aérienne et doit comporter au minimum:

a) une liste de contrôle remplie, signée par le validateur UE de sûreté aérienne et accompagnée, le cas échéant, des observations dûment détaillées de l'entité validée;

b) une déclaration d'engagements signée par l'entité validée; et

c) une déclaration signée par la personne effectuant la validation UE de sûreté aérienne attestant son indépendance vis-à-vis de l'entité validée.

11.6.5.2. Le validateur UE de sûreté aérienne établit le niveau de conformité aux objectifs figurant sur la liste de contrôle et consigne ces constatations dans le volet correspondant de la liste de contrôle.

11.6.5.3. Une déclaration d'engagement doit attester l'engagement pris par l'entité validée de poursuivre ses opérations selon les normes validées retenues.

11.6.5.4. L'entité validée peut marquer par une déclaration son accord ou son désaccord sur le niveau de conformité constaté par le rapport de validation. Cette déclaration doit faire partie intégrante du rapport de validation.

11.6.5.5. La numérotation des pages, la date de la validation UE de sûreté aérienne et les paraphes apposés sur chaque page par le validateur et l'entité validée font foi de l'intégrité du rapport de validation.

11.6.5.6. En principe, le rapport doit être rédigé en anglais et remis à l'autorité compétente, le cas échéant, en même temps qu'à l'entité validée dans un délai maximal d'un mois après la vérification sur place.

▼M11

11.7. RECONNAISSANCE MUTUELLE DE LA FORMATION

11.7.1. Toute compétence acquise par une personne afin de satisfaire aux exigences du règlement (CE) nº 300/2008 et de ses dispositions d'application dans un État membre doit être reconnue dans un autre État membre.

APPENDICE 11-A

DÉCLARATION RELATIVE À L'INDÉPENDANCE DU VALIDATEUR UE DE SÛRETÉ AÉRIENNE

a) Je confirme avoir établi le degré de conformité de l'entité validée de manière impartiale et objective.

b) Je confirme ne pas être employé par l'entité validée et n'avoir pas été employé par elle au cours des deux dernières années.

c) Je confirme ne pas avoir d'intérêt direct ou indirect, économique ou autre, dans les résultats de l'activité de validation, l'entité validée ou ses affiliés.

d) Je confirme n'avoir aucune relation d'affaires, notamment en matière de formation et de services de conseil, autre que la procédure de validation, et n'avoir pas eu de telles relations au cours des douze derniers mois avec l'entité validée dans des domaines liés à la sûreté aérienne.

e) Je confirme que le rapport de validation UE de sûreté aérienne repose sur une étude approfondie de la documentation pertinente en matière de sûreté, y compris le programme de sûreté ou équivalent des entités validées, et sur des activités de vérification sur place.

f) Je confirme que le rapport de validation UE de sûreté aérienne repose sur une évaluation de tous les points intéressant la sûreté sur lesquels le validateur est tenu de rendre un avis sur la base de la liste de contrôle de l'Union européenne.

g) Je confirme avoir appliqué une méthode permettant de produire des rapports de validation UE de sûreté aérienne distincts pour chaque entité validée et garantissant l'objectivité et l'impartialité de l'étude documentaire et de l'évaluation, lorsque plusieurs entités sont validées conjointement.

h) Je confirme n'avoir accepté aucun avantage financier ou autre, si ce n'est une rémunération raisonnable pour la validation et un remboursement des frais de voyage et d'hébergement.

J'assume l'entière responsabilité du rapport de validation UE de sûreté aérienne.

Nom de la personne effectuant la validation:

Nom du validateur UE de sûreté aérienne:

Date:

Signature:

▼B

12. ÉQUIPEMENTS DE SÛRETÉ

12.0. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

12.0.1. Sauf indication contraire, l'autorité, l'exploitant ou l'entité qui utilise des équipements pour la mise en œuvre de mesures dont il est responsable, conformément au programme national de sûreté de l'aviation civile tel que visé à l'article 10 du règlement (CE) nº 300/2008, prend des mesures raisonnables afin de garantir que les équipements satisfont aux normes énoncées dans le présent chapitre.

Les informations classifiées conformément à la décision 2001/844/CE, CECA, Euratom de la Commission [1] doivent être communiquées par l'autorité compétente aux fabricants sur la base du «besoin d'en connaître».

[1] JO L 317 du 3.12.2001, p. 1.

▼B

12.0.2. Chaque équipement de sûreté doit faire l'objet d'essais systématiques.

12.1. FRANCHISSEMENT D'UN PORTIQUE DE DÉTECTION DE MÉTAUX

12.1.1. **Principes généraux**

12.1.1.1. Les portiques de détection des métaux (WTMD) doivent être capables de détecter et de signaler par une alarme au moins des objets métalliques spécifiés, tant isolés qu'associés à d'autres objets.

12.1.1.2. La détection par les WTMD doit être indépendante de l'emplacement et de l'orientation de l'objet métallique.

12.1.1.3. Les WTMD doivent être solidement fixés à une base stable.

12.1.1.4. Les WTMD doivent comporter un voyant indiquant que l'équipement est en fonction.

12.1.1.5. Les moyens permettant de régler les paramètres de détection des WTMD doivent être protégés et accessibles aux seules personnes autorisées.

12.1.1.6. Lorsqu'ils détectent un objet métallique dans les conditions visées au point 12.1.1.1, les WTMD doivent émettre à la fois une alarme visuelle et une alarme sonore. Les deux types d'alarme doivent être perceptibles à une distance de deux mètres.

12.1.1.7. L'alarme visuelle doit donner une indication de l'intensité du signal détecté par le WTMD.

12.1.1.8. Les WTMD doivent être placés de façon à garantir qu'ils ne sont pas affectés par des sources d'interférence.

▼M10

12.1.2. **Normes applicables aux WTMD**

12.1.2.1. Deux normes sont applicables aux WTMD. Les dispositions détaillées relatives à ces normes sont fixées dans une décision distincte de la Commission.

12.1.2.2. Tous les WTMD utilisés exclusivement pour l'inspection/le filtrage des personnes autres que les passagers doivent satisfaire à la norme 1.

12.1.2.3. Tous les WTMD utilisés pour l'inspection/le filtrage des passagers doivent satisfaire à la norme 2.

▼B

12.1.3. **Critères supplémentaires applicables aux WTMD**

Tous les WTMD dont le contrat d'installation est passé après le 5 janvier 2007 doivent être capables:

a) de produire un signal sonore et/ou visuel lorsqu'on atteint un pourcentage de personnes franchissant le WTMD sans déclencher d'alarme dans les conditions visées au point 12.1.1.1. Il doit être possible de fixer ce pourcentage;

b) de compter le nombre de personnes inspectées, à l'exclusion de celles qui franchissent le WTMD en sens inverse;

c) de compter le nombre d'alarmes;

d) de calculer le nombre d'alarmes en pourcentage du nombre de personnes inspectées.

▼B

12.2. DÉTECTEURS DE MÉTAUX PORTATIFS (HHMD)

12.2.1. Les détecteurs de métaux portatifs (HHMD) doivent être capables de détecter les objets en métal ferreux et non ferreux. La détection et l'indication de l'emplacement du métal détecté doivent être signalées au moyen d'une alarme.

12.2.2. Les moyens permettant de régler les paramètres de détection des HHMD doivent être protégés et accessibles aux seules personnes autorisées.

12.2.3. Les HHMD doivent émettre une alarme sonore lorsqu'ils détectent un objet métallique. Cette alarme doit être perceptible à une distance d'un mètre.

12.2.4. Le fonctionnement des HHMD ne doit pas être affecté par les sources d'interférences.

12.2.5. Les HHMD doivent comporter un voyant indiquant que l'équipement est en fonction.

12.3. ÉQUIPEMENTS DE RADIOSCOPIE

Les équipements de radioscopie doivent satisfaire aux exigences détaillées fixées dans une décision distincte de la Commission.

12.4. SYSTÈME DE DÉTECTION DES EXPLOSIFS (EDS)

12.4.1. **Principes généraux**

12.4.1.1. Les systèmes de détection d'explosifs (EDS) doivent pouvoir détecter et signaler par une alarme la présence de quantités unitaires minimales déterminées ou supérieures de matière explosive contenue dans un bagage ou dans un autre contenant.

12.4.1.2. La détection ne doit pas dépendre de la taille, de la position ou de l'orientation de la matière explosive.

12.4.1.3. Le système de détection d'explosifs doit émettre une alarme dans les cas suivants:

— lorsqu'il détecte une matière explosive,

— lorsqu'il détecte la présence d'un objet qui empêche de détecter la matière explosive,

— lorsque le contenu d'un sac ou d'un autre contenant est trop dense pour être analysé.

▼M7

12.4.2. **Normes applicables aux EDS**

12.4.2.1. Trois normes sont applicables aux EDS. Les dispositions détaillées relatives à ces normes sont fixées dans une décision distincte de la Commission.

12.4.2.2. Tous les EDS doivent satisfaire à la norme 1.

12.4.2.3. La norme 1 expire le 1er septembre 2012.

12.4.2.4. L'autorité compétente peut autoriser que les systèmes EDS répondant à la norme 1 installés entre le 1er janvier 2003 et le 1er septembre 2006 continuent d'être utilisés jusqu'au 1er janvier 2014 au plus tard.

12.4.2.5. La norme 2 s'applique à tous les systèmes EDS à partir du 1er janvier 2007, sauf si un contrat d'installation d'EDS répondant à la norme 1 a été conclu avant le 19 octobre 2006.

12.4.2.6. Tous les systèmes EDS doivent respecter la norme 2 à partir du 1er septembre 2012 au plus tard, sauf en cas d'application du point 12.4.2.4.

12.4.2.7. La norme 2 expire le 1er septembre 2020.

12.4.2.8. L'autorité compétente peut autoriser que les systèmes EDS répondant à la norme 2 installés entre le 1er janvier 2011 et le 1er septembre 2014 continuent d'être utilisés jusqu'au 1er septembre 2022 au plus tard.

▼M7

12.4.2.9. L'autorité compétente informe la Commission lorsqu'elle accorde l'autorisation de continuer à utiliser les systèmes EDS répondant à la norme 2 après le 1er septembre 2020.

12.4.2.10. La norme 3 s'applique à tous les systèmes EDS installés à partir du 1er septembre 2014.

12.4.2.11. Tous les systèmes EDS doivent respecter la norme 3 à partir du 1er septembre 2020 au plus tard, sauf en cas d'application du point 12.4.2.8.

▼B

12.4.3. **Critères relatifs à la qualité de l'image des systèmes EDS**

La qualité de l'image des systèmes EDS doit satisfaire aux exigences détaillées fixées dans une décision distincte de la Commission.

12.5. PROJECTION D'IMAGES FICTIVES OU D'IMAGES DE MENACE (TIP, Threat Image Projection)

12.5.1. **Principes généraux**

12.5.1.1. Le système TIP doit permettre de superposer des images virtuelles d'articles dangereux à l'image de bagages ou d'autres contenants soumis à l'examen radioscopique.

La projection d'images virtuelles dans les images radioscopiques des bagages et colis inspectés doit se faire selon une répartition uniforme, et dans une position non déterminée.

Il doit être possible de fixer le pourcentage d'images virtuelles à projeter.

12.5.1.2. Le système TIP ne doit pas porter atteinte aux performances et au fonctionnement normal de l'équipement radioscopique.

L'opérateur ne doit recevoir aucune indication qu'une image virtuelle d'un article dangereux est sur le point d'être projetée ou a été projetée avant l'affichage d'un message conformément au point 12.5.2.2.

12.5.1.3. Les moyens permettant de gérer le système TIP doivent être protégés et accessibles aux seules personnes autorisées.

12.5.2. **Composition d'un système TIP**

12.5.2.1. Un système TIP doit comporter au moins les éléments suivants:

a) un stock d'images virtuelles d'articles dangereux;

b) un dispositif permettant de présenter les messages et de les faire disparaître;

c) un dispositif permettant d'enregistrer et de présenter les résultats des réactions des opérateurs.

12.5.2.2. Le système TIP doit afficher un message destiné à l'opérateur:

a) lorsque l'opérateur a réagi alors qu'une image virtuelle d'un article dangereux était projetée;

b) lorsque l'opérateur n'a pas réagi alors qu'une image virtuelle d'un article dangereux était projetée;

c) lorsque l'opérateur a réagi alors qu'aucune image virtuelle d'un article dangereux n'était projetée;

d) lorsqu'une tentative de projection d'une image virtuelle d'un article dangereux a échoué et était visible pour l'opérateur.

Le message est affiché de manière à ne pas masquer l'image du bagage ou du colis à laquelle il fait référence.

Le message doit rester affiché jusqu'à ce qu'il soit acquitté par l'opérateur. Dans les cas visés aux points a) et b), l'image virtuelle de l'article dangereux doit être affichée simultanément au message.

▼B

12.5.2.3. L'accès à l'équipement pourvu d'un système TIP activé doit nécessiter l'utilisation d'un code d'identification unique de la part de l'opérateur.

12.5.2.4. Le système TIP doit être en mesure d'enregistrer le bilan des réactions de chaque opérateur pendant une période minimale de douze mois et dans un format permettant l'établissement de rapports.

12.5.2.5. La composition des systèmes TIP est également soumise aux dispositions additionnelles prévues dans une décision distincte de la Commission.

12.6. ÉQUIPEMENT DE DÉTECTION DE TRACES D'EXPLOSIFS (ETD)

Les équipements de détection de traces d'explosif (ETD) doivent pouvoir collecter et analyser des particules présentes sur des surfaces contaminées ou dans le contenu de bagages ou d'autres contenants, ou des vapeurs qui en proviennent, et signaler par une alarme la présence de traces d'explosifs.

12.7. ÉQUIPEMENTS D'INSPECTION/DE FILTRAGE DES LIQUIDES, AÉROSOLS ET GELS (LAG)

12.7.1. **Principes généraux**

▼M14

12.7.1.1. Un LEDS doit pouvoir détecter et signaler par une alarme la présence de quantités unitaires minimales déterminées ou supérieures de matières dangereuses dans des LAG.

▼B

12.7.1.2. La détection ne doit pas dépendre de la taille ou de la matière du conteneur de LAG.

12.7.1.3. L'équipement doit être utilisé de façon à garantir que le conteneur est placé et orienté d'une manière qui assure la pleine capacité de détection.

12.7.1.4. L'équipement doit donner un signal d'alarme dans les cas suivants:

a) lorsqu'il détecte une matière dangereuse;

b) lorsqu'il détecte la présence d'un objet qui empêche de détecter d'éventuelles matières dangereuses;

c) lorsqu'il ne peut déterminer si le LAG observé est inoffensif ou non;

d) lorsque le contenu du sac inspecté est trop dense pour être analysé.

▼M14

12.7.2. **Normes applicables aux systèmes de détection d'explosifs liquides (LEDS)**

12.7.2.1. Trois normes sont applicables aux LEDS. Les dispositions détaillées relatives à ces normes sont fixées dans une décision distincte de la Commission.

12.7.2.2. Tous les LEDS doivent satisfaire à la norme 1.

Les LEDS qui satisfont à la norme 1 peuvent être utilisés au plus tard jusqu'au 30 janvier 2016.

12.7.2.3. La norme 2 s'applique à tous les LEDS installés à compter du jour de l'entrée en vigueur du présent règlement.

Tous les LEDS doivent respecter la norme 2 avec effet au 31 janvier 2016 au plus tard.

▼B

12.7.3. **Agrément des équipements d'inspection/de filtrage des LAG**

Les équipements agréés par ou pour le compte de l'autorité compétente d'un État membre comme satisfaisant aux normes fixées au point 12.7 d'une décision distincte de la Commission doivent être reconnus par les autres États membres comme répondant à ces normes. Les États membres doivent soumettre à la Commission le nom et, sur demande, d'autres informations pertinentes sur les organismes désignés pour agréer les équipements. La Commission doit transmettre aux autres États membres les informations concernant ces organismes.

12.8. MÉTHODES D'INSPECTION/DE FILTRAGE À L'AIDE DE NOUVELLES TECHNOLOGIES

12.8.1. Un État membre peut autoriser une méthode d'inspection/de filtrage faisant appel à de nouvelles technologies autres que celles prévues dans le présent règlement, pour autant:

a) qu'elle soit utilisée afin d'évaluer une nouvelle méthode d'inspection/de filtrage;

b) qu'elle n'ait pas d'incidence négative sur le niveau général de sûreté atteint;

c) que les personnes concernées, y compris les passagers, soient convenablement informées qu'un essai est en cours.

12.8.2. Au moins quatre mois avant la date prévue pour leur introduction, l'État membre concerné doit communiquer par écrit à la Commission et aux autres États membres des informations concernant la nouvelle méthode d'inspection/de filtrage qu'il compte autoriser, en joignant une étude portant sur la manière dont il garantit que l'application de la nouvelle méthode satisfera à l'exigence du point 12.8.1, lettre b). La notification doit contenir également des informations détaillées sur le ou les sites où il est prévu d'utiliser la méthode d'inspection/de filtrage et sur la période d'évaluation prévue.

12.8.3. Si la Commission répond positivement à l'État membre, ou si elle ne répond pas dans un délai de trois mois à compter de la réception de la demande écrite, l'État membre peut autoriser l'introduction de la méthode d'inspection/de filtrage faisant appel à de nouvelles technologies.

Si la Commission n'est pas convaincue que la méthode d'inspection/de filtrage proposée offre des garanties adéquates concernant le maintien du niveau général de sûreté de l'aviation civile dans la Communauté, elle doit en informer l'État membre dans un délai de trois mois à compter de la réception de la notification visée au point 12.8.2, en exposant ses préoccupations. Dans ce cas, l'État membre concerné ne met pas en œuvre la méthode d'inspection/de filtrage tant qu'elle ne donne pas satisfaction à la Commission.

12.8.4. La période d'évaluation maximale pour chaque méthode d'inspection/de filtrage faisant appel à de nouvelles technologies doit être de dix-huit mois. La Commission peut prolonger cette période d'évaluation de douze mois au maximum, à condition que l'État membre concerné motive convenablement sa demande de prolongation.

12.8.5. À intervalles de six mois maximum pendant la période d'évaluation, l'autorité compétente de l'État membre concerné doit présenter à la Commission un rapport sur l'état d'avancement de l'évaluation. La Commission doit informer les autres États membres du contenu du rapport d'évaluation. En l'absence de rapport d'évaluation, la Commission peut demander que l'État membre suspende l'essai.

12.8.6. Si, sur la base d'un rapport, la Commission n'est pas convaincue que la méthode d'inspection/de filtrage offre des garanties adéquates concernant le maintien du niveau général de sûreté aérienne dans la Communauté, elle doit informer l'État membre que l'essai est suspendu jusqu'à ce que de telles garanties puissent être données.

12.8.7. La période d'évaluation ne peut en aucun cas excéder trente mois.

▼M3

12.9. CHIENS DÉTECTEURS D'EXPLOSIFS

12.9.1. **Principes généraux**

12.9.1.1. Un chien détecteur d'explosifs (CDE) doit être capable de détecter et de signaler la présence de quantités unitaires minimales déterminées ou supérieures de matière explosive.

12.9.1.2. La détection ne doit pas dépendre de la forme, de la position ou de l'orientation des matières explosives.

12.9.1.3. Un CDE doit signaler, par une réaction passive, la détection de matières explosives figurant à l'appendice 12-D d'une décision distincte de la Commission.

12.9.1.4. Un CDE et son conducteur peuvent être utilisés pour l'inspection/filtrage après avoir été agréés individuellement et en binôme.

12.9.1.5. Un CDE et son conducteur doivent suivre une formation initiale et une formation continue pour garantir l'apprentissage et la continuité des compétences requises et, le cas échéant, l'acquisition de nouvelles compétences.

12.9.1.6. Pour être agréée, une équipe cynotechnique pour la détection des explosifs, composée d'un CDE et d'un (ou plusieurs) conducteur(s), doit avoir terminé avec succès le programme de formation.

12.9.1.7. Une équipe cynotechnique pour la détection des explosifs doit être agréée par ou au nom de l'autorité compétente conformément aux appendices 12-E et 12-F d'une décision distincte de la Commission.

12.9.1.8. Après l'agrément par l'autorité compétente, l'équipe cynotechnique pour la détection des explosifs peut être utilisée pour des vérifications de sûreté en utilisant la méthode de déambulation libre ou «free running» ou la méthode de détection à distance d'odeurs d'explosifs.

12.9.2. **Normes applicables aux CDE**

12.9.2.1. Les exigences de performances d'un CDE sont définies dans l'appendice 12-D d'une décision distincte de la Commission.

12.9.2.2. Une équipe cynotechnique pour la détection des explosifs utilisée pour l'inspection/filtrage de personnes, de bagages de cabine, d'objets transportés par des personnes autres que les passagers, de véhicules, d'aéronefs, des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports, ainsi que des zones de sûreté à accès réglementé d'un aéroport doit répondre à la **norme 1** en matière de détection.

12.9.2.3. Une équipe cynotechnique pour la détection des explosifs utilisée pour l'inspection/filtrage de bagages de soute, du courrier des transporteurs aériens, du matériel des transporteurs aériens, du fret et du courrier doit répondre à la **norme 2** en matière de détection.

12.9.2.4. Une équipe cynotechnique pour la détection des explosifs agréée pour la détection de matières explosives selon la méthode de détection à distance d'odeurs d'explosifs peut être utilisée uniquement pour l'inspection/filtrage de fret et pour aucun des autres domaines repris à la **norme 2**.

12.9.2.5. Un CDE utilisé pour la détection de matières explosives doit être pourvu des moyens appropriés pour une identification unique du CDE.

12.9.2.6. Au cours des opérations de détection d'explosifs, un CDE doit toujours être accompagné par le conducteur habilité à travailler avec ce CDE.

12.9.2.7. Un CDE agréé pour la méthode de détection des explosifs selon la méthode de la déambulation libre ou «free running» ne doit avoir qu'un seul conducteur. Un conducteur peut être habilité à conduire deux CDE au maximum.

12.9.2.8. Un CDE agréé pour la méthode de détection à distance d'explosifs ne doit pas avoir plus de deux conducteurs par CDE.

12.9.3. **Exigences de formation**

Obligations générales en matière de formation

12.9.3.1. La formation d'une équipe cynotechnique pour la détection des explosifs doit comprendre une formation théorique, une formation pratique et une formation en conditions réelles.

▼**M3**

12.9.3.2. Le contenu des cours de formation doit être déterminé ou approuvé par l'autorité compétente.

12.9.3.3. La formation doit être donnée par ou au nom de l'autorité compétente en faisant appel à des instructeurs qualifiés conformément au point 11.5 de l'annexe du règlement (UE) nº 185/2010.

12.9.3.4. Les chiens qui sont entraînés pour la détection des explosifs doivent être utilisés uniquement dans ce but.

12.9.3.5. Pendant la formation, des outils d'aide à l'apprentissage représentant des matières explosives doivent être utilisés.

12.9.3.6. Toute personne manipulant des outils d'aide à l'apprentissage doit suivre une formation afin d'éviter la contamination.

Formation initiale des équipes cynotechniques pour la détection des explosifs

12.9.3.7. Une équipe cynotechnique pour la détection des explosifs doit suivre une formation initiale répondant aux critères établis au point 12.9.3 d'une décision distincte de la Commission.

12.9.3.8. La formation initiale d'une équipe cynotechnique pour la détection des explosifs doit comprendre des exercices pratiques dans l'environnement dans lequel elle sera amenée à travailler.

Formation continue des équipes cynotechniques pour la détection des explosifs

12.9.3.9. Le CDE et le conducteur doivent satisfaire aux exigences de formation continue, individuellement et en binôme.

12.9.3.10. La formation continue doit garantir la continuité des compétences existantes au niveau exigé lors de la formation initiale et des compétences acquises conformément à l'évolution du domaine de la sûreté.

12.9.3.11. La formation continue d'une équipe cynotechnique pour la détection d'explosifs doit avoir lieu au moins toutes les six semaines. La durée minimale de la formation continue ne doit pas être inférieure à quatre heures pour chaque période de six semaines.

12.9.3.12. Le point 11 ne doit pas être appliqué au CDE qui suit, au moins une fois par semaine, une formation de reconnaissance de toutes les matières figurant à l'appendice 12-D d'une décision distincte de la Commission.

Dossiers de formation des équipes cynotechniques pour la détection des explosifs

12.9.3.13. Les dossiers relatifs à la formation initiale et à la formation continue du CDE et de son conducteur doivent être conservés au moins pendant la durée de leur contrat de travail et ils doivent être mis à la disposition de l'autorité compétente sur demande.

Formation en conditions réelles des équipes cynotechniques pour la détection des explosifs

12.9.3.14. Lors du déploiement d'un CDE pour des opérations d'inspection/filtrage, le CDE doit participer à des formations en conditions réelles pour garantir le niveau des performances telles que définies à l'appendice 12-D d'une décision distincte de la Commission.

12.9.3.15. La formation en conditions réelles doit se faire de manière aléatoire et continue pendant la période de déploiement et doit évaluer les performances de détection du CDE en utilisant des outils d'aide à l'apprentissage conformes.

12.9.4. **Procédures d'agrément**

12.9.4.1. La procédure d'agrément doit veiller à l'évaluation des compétences suivantes:

a) capacité du CDE à atteindre le niveau des performances de détection telles que définies à l'appendice 12-D d'une décision distincte de la Commission;

▼M3

b) capacité du CDE à indiquer par une réaction passive la présence de matières explosives;

c) capacité du CDE et de son (ses) conducteur(s) à travailler efficacement en binôme; et

d) capacité du conducteur à guider correctement le CDE, à interpréter et à répondre de manière appropriée aux réactions du CDE en présence d'une matière explosive.

12.9.4.2. La procédure d'agrément doit reproduire les différents environnements de travail dans lesquels l'équipe cynotechnique pour la détection d'explosifs doit travailler.

12.9.4.3. L'équipe cynotechnique pour la détection des explosifs doit avoir terminé avec succès la formation pour chaque environnement de travail nécessitant un agrément.

12.9.4.4. Les procédures d'agrément doivent se dérouler conformément aux appendices 12-E et 12-F d'une décision distincte de la Commission.

12.9.4.5. La validité de chaque période d'agrément ne doit pas être supérieure à douze mois.

12.9.5. **Contrôle de la qualité**

12.9.5.1. L'équipe cynotechnique pour la détection des explosifs doit se soumettre aux mesures de contrôle de la qualité définies à l'appendice 12-G d'une décision distincte de la Commission.

12.9.6. **Méthodologie de l'inspection/filtrage**

D'autres exigences détaillées sont prévues dans une décision distincte de la Commission.

▼M8

12.11. SCANNERS DE SÛRETÉ

12.11.1. **Principes généraux**

Un scanner de sûreté est un système utilisé pour l'inspection/le filtrage de personnes et capable de détecter des objets métalliques et non métalliques distincts de la peau humaine portés à même le corps ou dans les vêtements.

Un scanner de sûreté utilisé en association avec un examinateur humain peut consister en un système de détection produisant une image du corps d'un individu, qui sera analysée par un examinateur humain afin de s'assurer que la personne en question ne porte sur son corps aucun objet métallique et non métallique distinct de la peau humaine. Lorsque l'examinateur humain détecte un tel objet, il en communique l'emplacement à l'agent de sûreté aux fins d'un contrôle plus approfondi. L'examinateur humain doit alors être considéré comme une partie intégrante du système de détection.

Un scanner de sûreté muni d'un dispositif de détection automatique d'objets dangereux peut consister en un système de détection reconnaissant automatiquement les objets métalliques et non métalliques distincts de la peau humaine portés sur son corps par la personne faisant l'objet de l'inspection/du filtrage. Lorsque ce système détecte un tel objet, il en communique l'emplacement à l'agent de sûreté au moyen d'un avatar.

Un scanner de sûreté utilisé pour l'inspection/le filtrage des passagers est tenu de respecter les normes suivantes:

a) les scanners de sûreté doivent détecter et signaler par une alarme au moins des objets métalliques et non métalliques spécifiés, y compris les explosifs, tant isolés qu'associés à d'autres objets;

b) la détection doit être indépendante de l'emplacement et de l'orientation de l'objet;

▼M8

c) le système doit comporter un voyant indiquant que l'équipement est en fonction;

d) les scanners de sûreté doivent être placés de façon à garantir que leurs performances ne sont pas affectées par des sources d'interférence;

e) le bon fonctionnement des scanners de sûreté doit être testé quotidiennement;

f) l'utilisation des scanners de sûreté doit se conformer au concept d'exploitation défini par le fabricant.

Les scanners de sûreté destinés à l'inspection/au filtrage des passagers doivent être installés et utilisés dans le respect de la recommandation 1999/519/CE du Conseil du 12 juillet 1999 relative à la limitation de l'exposition du public aux champs électromagnétiques (de 0 Hz à 300 GHz) ([1]) et de la directive 2004/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (champs électromagnétiques) (dix-huitième directive particulière au sens de l'article 16, paragraphe 1, de la directive 89/391/CEE) ([2]).

12.11.2. **Normes applicables aux scanners de sûreté**

Les exigences de performance applicables aux scanners de sûreté figurent à l'appendice 12-K, qui doit être classifié «Confidentiel UE» et traité conformément à la décision 2001/844/CE, CECA, Euratom.

Les scanners de sûreté doivent satisfaire aux normes définies à l'appendice 12-K à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement.

12.11.2.1. Tous les scanners de sûreté doivent satisfaire à la norme 1.

La norme 1 expire le 1er janvier 2022.

12.11.2.2. La norme 2 s'applique aux scanners de sûreté installés à partir du 1er janvier 2019.

▼B

APPENDICE 12-A

Les dispositions détaillées relatives aux exigences de performance des portiques de détection des métaux sont fixées dans une décision distincte de la Commission.

APPENDICE 12-B

Les dispositions détaillées relatives aux exigences de performance des systèmes de détection des explosifs sont fixées dans une décision distincte de la Commission.

APPENDICE 12-C

Les dispositions détaillées relatives aux exigences de performance des équipements d'inspection/de filtrage des liquides, aérosols et gels (LAG) sont fixées dans une décision distincte de la Commission.

▼M8

APPENDICE 12-K

Les dispositions détaillées relatives aux exigences de performance des scanners de sûreté en matière de sûreté sont fixées dans une décision distincte de la Commission.

([1]) JO L 199 du 30.7.1999, p. 59.
([2]) JO L 159 du 30.4.2004, p. 1.