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

►**B** **RÈGLEMENT (CE) Nº 820/2008 DE LA COMMISSION**

du 8 août 2008

fixant des mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne

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

(JO L 221 du 19.8.2008, p. 8)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Règlement (CE) nº 483/2009 de la Commission du 9 juin 2009	L 145	23	10.6.2009
►**M2**	Règlement (UE) nº 133/2010 de la Commission du 4 février 2010	L 43	1	18.2.2010
►**M3**	Règlement (UE) nº 134/2010 de la Commission du 9 février 2010	L 43	3	18.2.2010

▼B

RÈGLEMENT (CE) Nº 820/2008 DE LA COMMISSION

du 8 août 2008

fixant des mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne

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

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu 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 ([1]), et notamment son article 4, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

(1) En vertu de l'article 4, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 2320/2002, la Commission est tenue d'adopter, le cas échéant, des mesures pour la mise en œuvre de règles communes sur la sûreté aérienne dans l'ensemble de la Communauté. Le règlement (CE) nº 622/2003 de la Commission du 4 avril 2003 fixant des mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne ([2]) a été le premier acte à énoncer de telles mesures.

(2) Le règlement (CE) nº 622/2003 a été modifié 14 fois depuis son adoption. Il convient, dans un souci de clarté et de rationalité, de procéder à la codification de toutes les modifications sous la forme d'un nouveau règlement.

(3) L'article 8, paragraphe 1, du règlement nº 2320/2002 dispose que les mesures d'exécution adoptées par la Commission conformément à l'article 4, paragraphe 2, dudit règlement sont secrètes et ne sont pas publiées lorsqu'elles se rapportent aux critères de performance et aux essais de réception des équipements, aux procédures détaillées comportant des informations sensibles ou aux critères détaillés concernant les dérogations aux mesures de sûreté. L'article 3 du règlement (CE) nº 622/2003 prévoit, par ailleurs, que les mesures d'exécution figurant dans son annexe sont secrètes, ne sont pas publiées et sont mises à la disposition des personnes dûment autorisées par un État membre ou la Commission. Les modifications ultérieures du règlement (CE) nº 622/2003 précisent que cette disposition s'applique à elles.

(4) Afin d'améliorer la transparence des mesures d'exécution qu'elle a adoptées jusqu'à présent conformément à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 2320/2002, la Commission a réexaminé les mesures figurant à l'annexe du règlement (CE) nº 622/2003, ainsi que leurs modifications successives, au regard des critères énoncés à l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 2320/2002. Il est ressorti de ce réexamen que, pour un grand nombre de ces mesures, le maintien du secret ne s'impose pas et qu'il convient, dès lors, de les publier au *Journal officiel de l'Union européenne*.

(5) Néanmoins, il demeure indispensable de garder secrètes certaines mesures dont la publication pourrait augmenter les possibilités de s'y soustraire et de commettre des actes d'intervention illicite. Il s'agit notamment de certaines procédures détaillées, ainsi que des dérogations à ces procédures, concernant l'inspection/filtrage de

([1]) JO L 355 du 30.12.2002, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) nº 849/2004 (JO L 158 du 30.4.2004, p. 1); rectifié au JO L 229 du 29.6.2004, p. 3.

([2]) JO L 89 du 5.4.2003, p. 9; règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) nº 358/2008 (JO L 111 du 23.4.2008, p. 5).

▼B

véhicules pénétrant dans des zones de sûreté à accès réglementé, la fouille des aéronefs et des passagers, la manière de traiter les passagers qui causent des troubles, l'inspection/filtrage des bagages de soute accompagnés ou non accompagnés à l'aide de systèmes de détection d'explosifs et le contrôle du fret et de la poste, ainsi que des spécifications techniques relatives aux équipements d'inspection/filtrage. Il y a lieu d'adopter ces mesures au moyen d'une décision distincte ayant pour destinataires l'ensemble des États membres.

(6) Il convient de permettre de différencier les aéroports en fonction d'une évaluation des risques locaux. Il y a par conséquent lieu que la Commission soit informée des aéroports qui sont considérés comme à moindre risque.

(7) Il convient également d'autoriser la variation des mesures de mise en œuvre en fonction du type d'activité aérienne. Il convient que la Commission soit informée des mesures compensatoires appliquées en vue de garantir des niveaux équivalents de sûreté.

(8) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité pour la sûreté de l'aviation civile,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objectif

Le présent règlement fixe les mesures pour la mise en œuvre et l'adaptation technique des règles communes concernant la sûreté aérienne à incorporer dans les programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

— «programme national de sûreté de l'aviation civile»: les règlements, pratiques et procédures mis en œuvre de manière harmonisée par les États membres, conformément à l'article 5 du règlement (CE) n° 2320/2002, pour assurer la sûreté de l'aviation civile sur leur territoire,

— «autorité compétente»: l'autorité nationale désignée par les États membres conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2320/2002, qui est chargée de coordonner et de contrôler la mise en œuvre de leur programme national de sûreté de l'aviation civile.

Article 3

Les mesures visées à l'article 1er figurent aux annexes.

Article 4

Nouvelles méthodes et nouveaux procédés techniques

1. Les États membres peuvent autoriser l'utilisation d'une méthode ou d'un procédé techniques pour les contrôles de sûreté à la place de ceux prévus dans l'annexe, sous réserve:

a) qu'ils soient utilisés pour évaluer une nouvelle manière d'effectuer les contrôles de sûreté; et

b) qu'ils n'aient pas d'incidence négative sur le niveau général de sûreté atteint.

▼B

2. Au moins quatre mois avant la date prévue pour leur introduction, l'État membre concerné communique par écrit à la Commission et aux autres États membres des informations concernant la nouvelle méthode ou le nouveau procédé qu'il compte autoriser, en joignant une étude portant sur la manière dont il garantit que l'application de la nouvelle méthode ou du nouveau procédé satisfera à l'exigence du paragraphe 1, point b). La notification contiendra également des informations détaillées sur le ou les sites où la méthode ou le procédé seront mis en œuvre et sur la période d'évaluation prévue.

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 nouvelle méthode ou du nouveau procédé.

Si la Commission estime que la nouvelle méthode ou le nouveau procédé proposés n'offrent pas de garanties adéquates concernant le maintien du niveau général de sûreté aérienne dans la Communauté, elle en informe l'État membre dans un délai de trois mois à compter de la réception de la notification visée au paragraphe 2, en exposant ses préoccupations. Dans ce cas, l'État membre concerné ne met pas en œuvre la méthode ou le procédé tant qu'il ne donne pas satisfaction à la Commission.

4. La période maximale d'évaluation de chaque méthode ou procédé technique est 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.

5. À intervalles de six mois maximum pendant la période d'évaluation, l'autorité compétente de l'État membre concerné présente à la Commission un rapport sur l'état d'avancement de l'évaluation. La Commission informe les autres États membres du contenu du rapport d'évaluation.

6. La période d'évaluation ne peut en aucun cas excéder trente mois.

Article 5

Notification

Les États membres informent la Commission par écrit de tous les aéroports pour lesquels ils ont utilisé l'option prévue soit au point a), soit au point c) de l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 2320/2002.

Article 6

Mesures compensatoires

Les États membres informent la Commission par écrit des mesures compensatoires qu'ils appliquent conformément au point 4.2 de l'annexe du règlement (CE) nº 2320/2002.

Article 7

Le règlement (CE) nº 622/2003 de la Commission est abrogé.

Article 8

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

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

▼B

ANNEXE ([1])

1. DÉFINITIONS

Outre les définitions données dans l'annexe du règlement (CE) nº 2320/2002, les définitions suivantes s'appliquent:

1.1. «A.C.A.M.S (Access Control and Alarm Monitoring System)»: un système de contrôle d'accès et de surveillance qui permet de contrôler électroniquement l'accès aux portes, barrières et autres points d'entrée donnant directement ou indirectement dans des zones de sûreté à accès réglementé, et d'avertir l'autorité compétente lorsqu'une intrusion s'est produite;

1.2. «usager de l'aéroport»: toute personne physique ou morale responsable du transport de passagers, de courrier et/ou de fret par voie aérienne au départ ou à destination de l'aéroport en cause, telle que définie à l'article 2 de la directive 96/67/CE du Conseil ([2]);

1.3. «assistance en escale»: les services rendus sur un aéroport à un usager, tels que décrits à l'annexe de la directive 96/67/CE;

1.4. «transporteur aérien»: une entreprise de transport aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité;

1.5. «panneau de service»: point d'accès extérieur à un aéronef, utilisé pour la fourniture des différents services à bord, tels que l'eau, les sanitaires, les prises de courant d'alimentation au sol et les autres compartiments de service accessibles par des panneaux rabattables;

1.6. «aéronef non en service»: un aéronef stationné pendant une période excédant 12 heures, ou qui n'est pas sous une surveillance suffisante pour détecter une intrusion.

2. SÛRETÉ DANS LES AÉROPORTS

2.1. **Exigences en matière de planification aéroportuaire**

Aucune disposition dans le présent règlement.

2.2. **Contrôle des accès**

2.2.1. *Zones de sûreté à accès réglementé et autres zones côté piste*

1. L'autorité compétente veille à ce que l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé soit contrôlé.

   Lorsque des zones à accès non réglementé côté piste jouxtent des zones de sûreté à accès réglementé et en permettent l'accès, des séparations et des contrôles suffisants pour détecter les intrusions et prendre alors les mesures appropriées sont mis en place.

2. L'autorité compétente autorisant l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé veille à ce que tout le personnel ayant accès à ces zones se plie à des mesures de contrôle strictes. Ces mesures sont les suivantes:

   a) le personnel détenteur d'une pièce d'identité aéroportuaire lui donnant accès aux zones de sûreté à accès réglementé connaît les pièces d'identité aéroportuaires et non aéroportuaires agréées, et sait si celles-ci sont valables pour accéder aux zones de sûreté à accès réglementé;

   b) le personnel interpelle toute personne présente dans une zone de sûreté à accès réglementé et qui ne porte pas en évidence une pièce d'identité valable, ou la signale à l'autorité compétente;

   c) le personnel interpelle tout véhicule non autorisé présent dans les zones de sûreté à accès réglementé, ou le signale à l'autorité compétente.

([1]) Cette annexe respecte la structure et la numérotation de l'annexe du règlement (CE) nº 2320/2002. Lorsqu'aucune disposition n'est inscrite dans le présent règlement pour assurer la mise en œuvre ou l'adaptation technique des règles communes, une mention en ce sens figure expressément sous le titre correspondant.

([2]) JO L 272 du 25.10.1996, p. 36.

▼B

3. L'autorité compétente veille, dans le programme national de sûreté de l'aviation civile, à ce que les nouvelles cartes d'identité aéroportuaires donnant accès aux zones de sûreté à accès réglementé soient contrôlées comme suit:

   a) les cartes d'identité aéroportuaires limitent l'accès du personnel aux seules zones désignées en fonction des besoins opérationnels;

   b) en cas de cessation ou de changement d'emploi, la carte d'identité aéroportuaire de l'employé en cause est retournée à l'autorité aéroportuaire et détruite;

   c) le détenteur avertit immédiatement avertir son employeur et l'autorité de délivrance en cas de perte ou de vol de sa carte d'identité aéroportuaire. La carte en question est alors immédiatement annulée.

4. L'autorité compétente veille à ce que les portes d'accès utilisées uniquement pour le débarquement et qui permettent l'accès aux aires de trafic ou aux zones de sûreté à accès réglementé ne soient ouvertes qu'au cours de la descente des passagers.

5. Les points de contrôle de sûreté sont protégés par des gardes ou un équipement de surveillance adéquat, afin de dissuader ou de prévenir les infractions dans les files d'entrée et de sortie des points de contrôle de sûreté, et cette protection englobe le personnel affecté au processus de contrôle.

6. Le matériel entreposé dans des zones de sûreté à accès réglementé et d'autres zones «côté piste» utilisées pour le traitement des bagages de soute et de cabine est protégé ou surveillé en permanence afin d'empêcher tout accès non autorisé. Le matériel désaffecté est détruit pour éviter qu'il ne soit utilisé par des personnes non autorisées.

   Les systèmes de contrôle des départs ainsi que les systèmes d'enregistrement dans les aéroports sont contrôlés afin d'empêcher tout accès non autorisé.

   L'auto-enregistrement ainsi que les options internet applicables dont l'utilisation par les passagers est permise sont considérés comme un accès autorisé à ce type de matériels ou de systèmes.

2.2.2. *Aérogares*

Les exigences définies au point 2.2.1.6 s'appliquent également aux zones de l'aérogare qui sont accessibles au public.

2.2.3. *Autres zones publiques*

Aucune disposition dans le présent règlement.

2.3. **Inspection/filtrage du personnel, des objets transportés et des véhicules**

2.3.1. *Inspection/filtrage du personnel et des objets transportés*

Le personnel de sûreté peut refuser l'autorisation de pénétrer dans une zone de sûreté à accès réglementé à tout membre du personnel se trouvant en possession d'un article jugé suspect.

2.3.2. *Inspection/filtrage des véhicules*

1. Les véhicules sont contrôlés en vue de détecter des articles prohibés ou de découvrir des personnes non autorisées.

2. Le conducteur et les autres occupants ne se trouvent pas à bord du véhicule lors des opérations de contrôle.

2.3.3. *Procédures de sûreté pour les fournitures de liquides et de sacs à témoin d'intégrité*

Dispositions générales

1. Par «fournitures de liquides» il faut entendre les produits liquides proposés à la vente dans les points de vente situés soit dans une zone côté piste au-delà du point de contrôle des cartes d'embarquement, soit dans une zone de sûreté à accès réglementé, depuis leur entrée dans la zone côté piste jusqu'à leur livraison au point de vente.

▼B

2. Par «fournitures de sacs à témoin d'intégrité», il faut entendre les sacs à témoin d'intégrité destinés à être utilisés dans les points de vente situés dans une zone côté piste au-delà du point de contrôle des cartes d'embarquement, depuis leur entrée dans la zone côté piste jusqu'à leur utilisation finale.

Contrôle des fournitures

Aucune disposition dans le présent règlement.

Fournisseur connu

Aucune disposition dans le présent règlement.

Sacs à témoin d'intégrité

3. Les fournitures de sacs à témoin d'intégrité sont livrées sous conditionnement à témoin d'intégrité aux points de vente situés dans une zone côté piste au-delà du point de contrôle des cartes d'embarquement.

4. Après leur réception dans les points de vente et jusqu'à leur utilisation finale, les fournitures de sacs à témoin d'intégrité sont protégées contre les interventions illicites.

2.4. **Sûreté des installations et patrouilles**

Aucune disposition dans le présent règlement.

3. SÛRETÉ DES AÉRONEFS

3.1. **Fouille et vérification des aéronefs**

Le transporteur aérien veille à ce que le personnel réalisant une fouille de sûreté d'un aéronef et une vérification de sûreté d'un aéronef connaisse le type d'aéronef en cause et à ce qu'il ait suivi une formation appropriée concernant l'exécution de ces tâches.

3.1.1. *Vérification de sûreté d'un aéronef*

À l'issue de la vérification de sûreté d'un aéronef, un récapitulatif est conservé par le transporteur aérien pendant 24 heures ou pendant la durée du vol si celle-ci est supérieure.

3.1.2. *Fouille de sûreté d'un aéronef*

1. À l'issue de la fouille d'un aéronef, un récapitulatif est conservé par le transporteur aérien pendant 24 heures ou pendant la durée du vol si celle-ci est supérieure.

2. La fouille de sûreté d'un aéronef est réalisée avec la cabine vide.

3.2. **Protection des aéronefs**

Le transporteur aérien est responsable de la mise en place de la protection de son aéronef.

4. PASSAGERS ET BAGAGES DE CABINE

4.1. **Inspection/filtrage des passagers**

4.1.1. *Articles prohibés*

1. Il est interdit aux passagers d'introduire les articles suivants dans la zone de sûreté à accès réglementé et dans la cabine d'un aéronef.

a) Revolvers, armes à feu et armes

Tout objet capable ou apparemment capable de libérer un projectile ou d'occasionner des blessures, tel que:

— armes à feu de toutes sortes (pistolets, revolvers, carabines, fusils, etc.),

— copies et imitations d'armes à feu,

▼B

— pièces détachées d'armes à feu (à l'exception des dispositifs de visée et des lunettes télescopiques),

— pistolets et carabines à air comprimé et fusils à plomb,

— pistolets lance-fusées,

— pistolets de starter,

— pistolets et fusils de jeu de tous types,

— pistolets et fusils à barillet,

— cloueuses et pistolets de scellement,

— arbalètes,

— lance-pierres,

— harpons et fusils à harpon,

— pistolets d'abattage,

— dispositifs incapacitants et neutralisants tels les aiguillons électriques, les armes à décharge électrique (Taser),

— briquets en forme d'arme à feu.

b) Armes blanches et objets coupants

Les articles pointus ou équipés d'une lame capables d'occasionner des blessures, tels que:

— haches et hachettes,

— flèches et fléchettes,

— crampons,

— harpons et lances,

— piolets et pics à glace,

— patins à glace,

— couteaux verrouillables ou à cran d'arrêt, quelle que soit la longueur de la lame,

— couteaux, y compris les couteaux de cérémonie, dont la lame dépasse 6 cm, en métal ou en tout autre matériau suffisamment solide pour que le couteau puisse être utilisé comme arme,

— couperets,

— machettes,

— rasoirs à lame nue et lames nues (à l'exclusion des rasoirs de sécurité ou des rasoirs jetables et des lames dans des étuis distributeurs),

— sabres, épées et cannes à épée,

— scalpels,

— ciseaux dont les lames dépassent 6 cm,

— bâtons de ski et de marche/randonnée,

— étoiles de lancer (shuriken),

— outils de métiers pouvant être utilisés comme des armes blanches, tels que les perceuses et les forets, les cutters, les couteaux à lames multiples, les scies en tous genres, les tournevis, les barres à mine, les marteaux, les pinces coupantes, les clés plates ou à molette, les chalumeaux.

c) Instruments contondants

Tout instrument contondant capable d'occasionner des blessures, tel que:

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

▼B

— matraques ou gourdins — rigides ou souples — telles que les triques, gourdins, bâtons et matraques,

— battes de cricket,

— clubs de golf,

— crosses de hockey,

— bâtons de jeu de crosse,

— pagaies de kayak et de canoë,

— planches à roulettes,

— queues de billard, de snooker et de billard américain,

— cannes à pêche,

— équipements d'arts martiaux, tels que coup de poing américain, massue, matraque, fléau d'armes, nunchaku, kubaton, kubasaunt.

d) Substances explosives et inflammables

Toute substance explosive ou hautement inflammable représentant un risque pour la santé des passagers et de l'équipage ou la sécurité/-sûreté de l'aéronef ou des biens, telle que:

— munitions,

— amorces,

— détonateurs et cordeaux détonants,

— explosifs et engins explosifs,

— copies ou imitations de matières ou dispositifs explosifs,

— mines et autres explosifs militaires,

— grenades de tous types,

— gaz et conteneurs de gaz (par ex. butane, propane, acétylène, oxygène) de grand volume,

— feux d'artifice, fusées de toutes formes et autres articles pyrotechniques (y compris les bombes de table et les rubans d'amorces),

— allumettes autres que les allumettes de sûreté,

— bombes ou cartouches fumigènes,

— combustibles liquides inflammables, comme l'essence, le carburant diesel, l'essence à briquet, l'alcool, l'éthanol,

— bombes de peinture en aérosol,

— essence de térébenthine et diluants pour peinture,

— boissons alcoolisées titrant plus de 70 % vol.

e) Substances chimiques et toxiques

Toute substance chimique ou toxique représentant un risque pour la santé des passagers et de l'équipage ou pour la sécurité/sûreté de l'aéronef ou des biens, telle que:

— acides et bases, par ex. les piles et batteries à électrolyte susceptibles de couler,

— substances corrosives et produits de blanchiment, par ex. le mercure, le chlore,

— vaporisateurs de substances neutralisantes ou incapacitantes, tels que les vaporisateurs Mace, les vaporisateurs à gaz poivré et les vaporisateurs à gaz lacrymogène,

— matières radioactives, par ex. les isotopes médicaux ou commerciaux,

— poisons,

▼B

— substances dangereuses infectieuses ou biologiques, par ex. le sang infecté, les bactéries et les virus,

— matières présentant un risque d'inflammation ou de combustion spontanée,

— extincteurs d'incendie.

f) Liquides

Liquides, sauf ceux contenus dans des récipients individuels d'une capacité maximale de 100 millilitres ou équivalent et placés dans un sac en plastique transparent refermable, d'une capacité n'excédant pas un litre. Le contenu du sac en plastique doit y tenir aisément et le sac doit être complètement fermé. Sont considérés comme des liquides les gels, les pâtes, les lotions, les mélanges liquides/solides et le contenu des récipients sous pression, par exemple dentifrice, gel capillaire, boissons, potages, sirops, parfums, mousse à raser, aérosols et autres substances de consistance analogue.

Des exemptions peuvent être accordées si le liquide:

1) doit être utilisé au cours du voyage et est nécessaire à des fins médicales ou répond à un besoin diététique spécial, notamment les aliments pour bébé. Quand la demande leur en est faite, les voyageurs doivent produire la preuve de l'authenticité du liquide exempté; ou

2) provient 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 que le liquide soit contenu dans un sac à témoin d'intégrité et qu'il existe des éléments de preuve satisfaisants attestant que le sac a été acheté dans l'aéroport en question au cours de la journée; ou

3) provient 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

4) provient d'un autre aéroport communautaire, à condition que le liquide soit contenu dans un sac à témoin d'intégrité et qu'il existe des éléments de preuve satisfaisants attestant que le sac a été acheté dans une zone côté piste de l'aéroport en question au cours de la journée; ou

5) a été acheté à bord d'un appareil d'un transporteur aérien communautaire, à condition que le liquide soit contenu dans un sac à témoin d'intégrité et qu'il existe des éléments de preuve satisfaisants attestant que le sac a été acheté à bord de l'avion en question au cours de la journée; ou

6) provient d'un point de vente situé dans une zone côté piste au-delà du point de contrôle des cartes d'embarquement ou dans une zone de sûreté à accès réglementé d'un aéroport situé dans un pays tiers figurant dans la liste de l'appendice 1. Conformément à la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2, du règlement nº 2320/2002, la Commission peut décider d'inclure un aéroport d'un pays tiers dans l'appendice 1 si les conditions suivantes sont remplies:

   — le pays tiers en question entretient de bonnes relations de coopération avec la Communauté et ses États membres, et

   — la Commission a vérifié et constaté:

      a) que le pays tiers applique d'une manière satisfaisante les normes de sûreté aérienne; et

      b) que les mesures de sûreté appliquées dans l'aéroport sont équivalentes à celles qui sont prévues au point 2.3.3 de la présente annexe et au point 2.3.6 de la décision (CE) de la Commission du 8 août 2008 ([1]); et

      c) que les lignes directrices recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale pour l'inspection/-

([1]) Décision non encore publiée au Journal officiel.

▼B

filtrage des liquides, gels et aérosols aux fins du contrôle de sûreté sont mises en œuvre dans l'aéroport, conformément à la lettre aux États du 1er décembre 2006 (référence: AS 8/11-06/100 Confidentiel) et à la lettre aux États du 30 mars 2007 (référence: AS 8/11-07/26 Confidentiel) ou, dans le cas des sacs à témoin d'intégrité, conformément à des spécifications équivalentes; et

d) qu'il existe des éléments de preuve satisfaisants attestant que le sac à témoin d'intégrité dans lequel le liquide est placé a été acheté dans la zone côté piste de l'aéroport du pays tiers au cours des trente-six heures écoulées.

2. Un voyageur peut être exempté des obligations du point 4.1.1.1 à condition:

a) que l'autorité compétente ait été préalablement informée et ait donné son accord pour le transport du ou des articles en question; et

b) que le commandant de bord ait été informé du voyageur et du ou des articles prohibés qu'il transporte.

Le cas échéant, le ou les articles prohibés sont mis en sûreté.

3. La liste des articles prohibés visés au point 4.1.1.1 et les informations relatives aux possibilités de dérogation sont mises à la disposition du public.

4. L'autorité compétente peut ajouter d'autres articles prohibés à la liste du point 4.1.1.1. Elle informe diligemment les voyageurs de l'interdiction de ces articles avant la fin de la procédure d'enregistrement des bagages de soute.

5 Sauf s'ils sont prohibés en vertu du point 5.2.3.1, les articles prohibés en vertu des points 4.1.1.1 ou 4.1.1.4 peuvent être transportés comme bagages de soute, à condition que les voyageurs ne puissent pas accéder sans surveillance à ces bagages depuis le point d'enregistrement de ces derniers jusqu'à leur point de récupération à l'arrivée.

6. Le personnel de sûreté peut refuser l'autorisation de pénétrer dans une zone de sûreté à accès réglementé et dans la cabine d'un aéronef à un passager se trouvant en possession d'un article jugé suspect ne figurant pas au point 4.1.1.3.

4.1.2. *Étalonnage des portiques de détection de masses métalliques*

Aucune disposition dans le présent règlement.

4.1.3. *Inspection/filtrage des passagers à mobilité réduite*

Aucune disposition dans le présent règlement.

4.1.4. *Mesures de sûreté applicables aux passagers susceptibles de causer des troubles*

1. Des mesures de sûreté spéciales doivent être prises pour le transport aérien des trois catégories suivantes de passagers susceptibles de causer des troubles.

a) Personnes expulsées

— Personnes qui ont été légalement admises dans un État membre par ses autorités ou qui sont entrées illégalement dans un État membre, et à qui les autorités intiment par la suite l'ordre de quitter le territoire de cet État membre.

b) Personnes non admissibles

— Personnes dont l'entrée dans un État est refusée par les autorités compétentes et qui sont ramenées dans leur État de départ ou dans tout autre État où elles sont admissibles.

c) Personnes sous garde juridique

— Personnes en état d'arrestation ou condamnées par les tribunaux et dont le transfert s'impose.

▼B

2. Les autorités compétentes informent par écrit et en temps utile le transporteur aérien concerné de la date prévue pour l'embarquement de passagers susceptibles de causer des troubles.

3. La notification écrite au transporteur aérien et au commandant de bord contient les renseignements suivants:

— identité de la personne,

— motif du transport,

— nom et titre du ou des membres de l'escorte, le cas échéant,

— évaluation du risque par les autorités compétentes (notamment les motifs justifiant une escorte ou l'absence d'escorte),

— places à prévoir à l'avance, si nécessaire, et

— nature du ou des documents disponibles.

4. Des mesures de sûreté particulières doivent être mises en place en ce qui concerne les passagers indisciplinés. Il s'agit des personnes qui commettent à bord d'un aéronef civil, entre le moment où les portes de l'aéronef se ferment avant le décollage et le moment où elles se rouvrent après l'atterrissage, un des actes suivants:

— voies de fait, intimidation, menace ou imprudence délibérée qui met en cause l'ordre ou la sécurité des biens ou des personnes,

— voies de fait, intimidation, menace à l'égard d'un membre de l'équipage; entrave à l'exercice de ses fonctions ou actes de nature à diminuer sa capacité à exercer ses fonctions,

— imprudence délibérée ou dommage à l'aéronef, à son équipement ou aux structures et équipements connexes, d'une manière qui menace l'ordre et la sécurité de l'aéronef et de ses occupants,

— communication d'informations connues comme fausses, en mettant ainsi en cause la sécurité d'un aéronef en vol,

— non-respect d'obligations ou d'instructions légales propres à assurer des opérations sûres, ordonnées et efficaces.

5. Les personnes sous garde juridique doivent toujours être escortées.

4.2. **Séparation des passagers**

Lorsqu'une partie des installations de l'aérogare situées entre les points d'inspection/filtrage et le point d'embarquement dans l'aéronef a été utilisée par des passagers à l'arrivée n'ayant pas fait l'objet d'une inspection/filtrage selon les spécifications du règlement n° 2320/2002, la zone en question est fouillée afin de s'assurer qu'aucun article prohibé n'y a été laissé, avant l'embarquement des passagers inspectés/filtrés.

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

1. Tous les liquides doivent être présentés aux points d'inspection/-filtrage aux fins d'inspection.

2. Les ordinateurs portables et les autres articles électriques de grande taille doivent être retirés des bagages de cabine avant l'inspection et doivent être inspectés séparément.

3. Les manteaux et les vestes des voyageurs doivent être inspectés comme des bagages de cabine séparés.

4.3.1. *Inspection/filtrage des bagages de cabine au moyen d'un équipement radioscopique à haute définition pourvu d'un système TIP activé*

Aucune disposition dans le présent règlement.

4.4. **Inspection/filtrage des diplomates**

Aucune disposition dans le présent règlement.

▼B

5. BAGAGES DE SOUTE

5.1. Mise en relation des passagers et des bagages de soute

Aucune disposition dans le présent règlement.

5.2. Inspection/filtrage des bagages de soute

5.2.1. *Bagages de soute accompagnés*

1. Le transporteur aérien veille à ce que chaque passager voyage sur le même vol que ses bagages de soute enregistrés. Lorsque tel n'est pas le cas, le bagage de soute en cause est considéré comme un bagage non accompagné.

2. L'autorité compétente fixe dans son programme national de sûreté de l'aviation civile les procédures détaillées pour la réalisation de l'objectif d'inspection/filtrage en cas de panne des équipements de contrôle.

5.2.2. *Bagages de soute non accompagnés*

Un transporteur aérien qui accepte de prendre en charge un bagage de soute non accompagné provenant d'un autre transporteur aérien obtient, avant d'accepter le bagage en vue de son transport, une attestation écrite que les contrôles de sûreté détaillés dans l'annexe du règlement n° 2320/2002 ont été effectués sur le bagage en question.

5.2.3. *Articles interdits de soute*

1. Les articles suivants sont interdits dans les bagages de soute:

   — explosifs, y compris les détonateurs, les amorces, les grenades, les mines et les explosifs,

   — gaz, notamment propane, butane,

   — liquides inflammables, y compris l'essence et le méthanol,

   — solides inflammables et substances réactives, y compris le magnésium, les allume-feu, les feux d'artifice, les fusées de signalisation,

   — oxydants et peroxydes organiques, y compris l'eau de Javel, les kits de réparation de carrosserie,

   — substances toxiques ou infectieuses, y compris les raticides, le sang infecté,

   — matières radioactives, y compris les isotopes médicaux ou commerciaux,

   — substances corrosives, y compris le mercure, les batteries de véhicules,

   — composants de systèmes d'alimentation des véhicules ayant contenu du carburant.

2. La liste des articles prohibés visés au point 5.2.3.1 est mise à la disposition du public dans les agences des transporteurs aériens et par d'autres moyens appropriés.

3. L'autorité compétente peut ajouter d'autres articles prohibés à la liste du point 5.2.3.1. Elle informe diligemment les voyageurs de l'interdiction de ces articles.

4. Le personnel de sûreté peut refuser le transport de bagages de soute contenant un article jugé suspect ne figurant pas dans la liste du point 5.2.3.1.

5.2.4. *Inspection/filtrage des bagages de soute au moyen de systèmes de détection d'explosifs (EDS)*

Aucune disposition dans le présent règlement.

5.2.5. *Inspection/filtrage des bagages de soute accompagnés au moyen d'un équipement radioscopique classique pourvu d'un système TIP activé*

Aucune disposition dans le présent règlement.

▼B

5.3. **Protection des bagages de soute**

1. L'accès aux zones de tri et de stockage des bagages est limité au personnel ayant besoin de pénétrer dans la zone pour l'exercice de ses fonctions. Il s'agit du personnel affecté au chargement, au déchargement et à la protection des bagages de soute, ainsi que des personnes habilitées par l'autorité compétente à pénétrer dans les zones de tri et de stockage des bagages.

2. Les passagers peuvent être autorisés à accéder à leurs propres bagages de soute inspectés/filtrés lorsque cela est nécessaire, pour autant qu'ils soient sous surveillance constante afin de s'assurer qu'aucun article interdit n'est

   a) introduit dans les bagages de soute; ou

   b) retiré des bagages de soute et introduit dans la cabine de l'aéronef ou dans la zone de sûreté à accès réglementé.

6. FRET, MESSAGERIES ET COLIS EXPRÈS

6.1. **Application**

Au sens du présent règlement, on entend par:

«client en compte», un expéditeur dont les envois peuvent être considérés avec certitude comme destinés exclusivement au transport en aéronef tout-cargo visé au point 6.5 de l'annexe du règlement (CE) nº 2320/2002.

6.2. **Qualifications d'un agent habilité**

Désignation, agrément ou inscription par l'autorité compétente

6.2.1. Afin qu'une entité soit désignée, agréée ou inscrite comme agent habilité par l'autorité compétente, les États membres garantissent la mise en œuvre de la procédure suivante.

a) L'entité demande le statut d'agent habilité à l'autorité compétente de l'État membre où elle est établie.

   Le demandeur soumet un programme de sûreté à l'autorité compétente. Ce programme décrit les méthodes et procédures que l'agent doit suivre pour satisfaire aussi bien au présent règlement qu'au programme national de sûreté de l'aviation civile de l'État membre où il est établi. Il précise également la manière dont l'agent contrôle lui-même le respect de ces méthodes et procédures.

   Le demandeur remet également une déclaration écrite dans laquelle il s'engage à maintenir les normes de sûreté énoncées dans son programme et à informer, dans les meilleurs délais, l'autorité compétente de tout changement affectant son programme. Cette déclaration est signée par le représentant légal ou la personne responsable de la sûreté.

b) L'autorité compétente examine le programme de sûreté pour s'assurer que les mesures de sûreté énoncées dans le programme sont conformes aux spécifications requises. Elle procède ensuite à une vérification sur place dans les locaux du demandeur à prendre en compte pour évaluer si ce dernier peut satisfaire aussi bien au règlement qu'au programme national de sûreté de l'aviation civile de l'État membre où se situent les locaux.

c) Si l'autorité compétente est satisfaite des informations fournies conformément aux points a) et b), elle peut désigner, agréer ou inscrire l'agent comme agent habilité pour les sites désignés.

Cette procédure s'applique au plus tard à partir du 1er mars 2008.

6.2.2. Une inspection dans les locaux de l'agent habilité, par l'autorité compétente, peut être considérée comme une vérification sur place au sens du point 6.2.1 b).

6.2.3. Si l'autorité compétente estime que l'agent habilité n'est plus en mesure de satisfaire aussi bien au règlement qu'au programme national de sûreté de l'aviation civile, elle lui retire son statut d'agent habilité.

▼B

6.3. **Contrôles de sûreté**

6.3.1. Lors de l'inspection/filtrage du fret conformément au point 6.3.1 b) de l'annexe du règlement (CE) nº 2320/2002, les agents ou transporteurs aériens:

a) emploient les moyens et méthodes les plus susceptibles de détecter des articles prohibés, en tenant compte de la nature de l'envoi; et

b) veillent à ce que l'efficacité de ces moyens et méthodes soit suffisante pour qu'aucun article prohibé ne puisse être dissimulé dans le fret.

6.3.2. L'autorité compétente informe la Commission de tous les autres moyens qu'elle autorise pour l'inspection/filtrage du fret, conformément au point 6.3.1 b) iv) de l'annexe du règlement (CE) nº 2320/2002.

6.4. **Critères auxquels doit répondre un expéditeur connu**

6.4.1. La déclaration de l'expéditeur connu visée au point 6.4.1 b) de l'annexe du règlement (CE) nº 2320/2002 est effectuée annuellement par écrit, au moyen d'un formulaire national type.

Cette déclaration atteste que les envois ne contiennent pas d'articles prohibés énumérés aux points iv) et v) de l'appendice, au sens du point 6.4.1 c) i) de l'annexe du règlement (CE) nº 2320/2002.

L'expéditeur connu assume l'entière responsabilité de sa déclaration.

6.4.2. Si un envoi contient des articles prohibés, l'expéditeur connu en informe à tout moment par écrit l'agent habilité ou le transporteur.

6.4.3. Si l'expéditeur connu n'est plus en mesure de remplir ses obligations, l'autorité compétente, l'agent habilité ou le transporteur aérien responsable de la validation lui retire son statut d'expéditeur connu.

6.5. **Transport en aéronef tout-cargo**

6.5.1. Afin qu'un agent habilité ou un transporteur aérien puisse désigner une entité comme client en compte, les États membres veillent à ce que la procédure suivante soit mise en œuvre:

a) L'entité produit une déclaration signée, par laquelle:

— elle confirme avoir reçu les instructions nationales en matière de sûreté des locaux, du personnel et du transport,

— elle affirme qu'elle communique les instructions nationales en matière de sûreté au personnel travaillant dans ses locaux,

— elle affirme qu'elle conserve le fret en lieu sûr jusqu'à sa remise à l'agent habilité ou au transporteur aérien,

— elle accepte que les envois puissent être soumis à des contrôles de sûreté, notamment une inspection/filtrage, et

— elle accepte que l'autorité compétente procède inopinément à des inspections dans ses locaux en vue de déterminer si le client en compte respecte les instructions nationales.

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 ou au transporteur aérien.

b) En ce qui concerne l'entité, l'agent habilité ou le transporteur aérien établit la liste des informations suivantes:

— des renseignements concernant la société, notamment son siège social authentique,

— la nature de ses activités commerciales,

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

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

— ses références bancaires.

▼B

c) Si l'agent habilité ou le transporteur aérien est satisfait des informations fournies en vertu des points a) et b), l'entité peut être désignée comme client en compte.

6.5.2. L'agent habilité ou le transporteur aérien tient à jour une base de données des informations visées au point 6.5.1 b).

Cette base de données peut être inspectée par l'autorité compétente.

6.5.3. Si un agent habilité ou un transporteur aérien estime que le client en compte n'est plus en mesure de remplir les instructions nationales, il lui retire son statut de client en compte.

7. POSTE

Aucune disposition dans le présent règlement.

8. COURRIER ET MATÉRIEL DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

Aucune disposition dans le présent règlement.

9. PROVISIONS ET FOURNITURES DESTINÉES À LA RESTAURATION À BORD

Aucune disposition dans le présent règlement.

10. PROVISIONS ET FOURNITURES DESTINÉES AU NETTOYAGE À BORD

Aucune disposition dans le présent règlement.

11. AVIATION GÉNÉRALE

Aucune disposition dans le présent règlement.

12. RECRUTEMENT ET FORMATION DU PERSONNEL

12.1. **Programme national de formation à la sûreté aérienne**

Le programme national de sûreté aérienne comporte une formation concernant le traitement des passagers indisciplinés.

12.2. **Personnel de sûreté**

12.2.1. *Gestion de la sûreté par les aéroports et les transporteurs aériens*

1. L'autorité compétente veille à ce que chaque aéroport et chaque transporteur aérien communautaires assurent une gestion adéquate de la sûreté. L'autorité compétente veille à ce que la gestion de la sûreté soit correctement organisée. Le personnel d'encadrement supérieur des transporteurs aériens ou des aéroports responsable de la conformité à la sûreté possède les niveaux de qualification, de connaissances et d'expérience requis, à savoir:

   a) expérience dans le domaine des opérations de sûreté dans l'aviation; ou

   b) expérience dans d'autres domaines liés à la sûreté, telles que la police, l'armée ou autres; et

   c) certification ou agrément équivalent délivré par l'autorité compétente; et

   d) connaissances dans les domaines suivants:

      — systèmes de sûreté et de contrôle d'accès,

      — sûreté au sol et en vol,

      — armes et articles prohibés,

      — vue d'ensemble sur le terrorisme.

▼B

12.3. **Autre personnel**

Aucune disposition dans le présent règlement.

13. **LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LES ÉQUIPEMENTS**

Aucune disposition dans le présent règlement.

▼B

Appendice 1

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

— aéroport de Singapour (SIN)

— Croatie:

aéroport de Dubrovnik (DBV)

aéroport de Rijeka (RJK)

aéroport de Pula (PUY)

aéroport de Split (SPU)

aéroport de Zadar (ZAD)

aéroport de Zagreb (ZAG)

▼M1

— République de Corée:

Aéroport de Séoul Incheon (ICN)

Aéroport de Pusan Gimhae (PUS)

▼M2

— Canada:

Calgary International (YYC)

Edmonton International (YEG)

Halifax International (YHZ)

Montréal International (YUL)

Ottawa-Macdonald-Cartier International (YOW)

Toronto-Lester B. Pearson International (YYZ)

Vancouver International (YVR)

Winnipeg International (YWG)

Moncton (YQM)

Québec (YQB)

St. John's (YYT)

Whitehorse (YXY)

▼M3

— États-Unis d'Amérique:

Tous les aéroports internationaux