POSITION COMMUNE (CE) Nº 25/2002

arrêtée par le Conseil le 28 janvier 2002

en vue de l'adoption du règlement (CE) nº .../2002 du Parlement européen et du Conseil du ... relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

(2002/C 113 E/02)

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu les conclusions du Conseil Transport du 16 octobre 2001, et notamment leur paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission [1],

vu l'avis du Comité économique et social [2],

vu l'avis du Comité des régions [3],

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité [4],

considérant ce qui suit:

(1) Les actes criminels commis à New York et Washington le 11 septembre 2001 montrent que le terrorisme constitue l'une des plus graves menaces qui soient pour les idéaux de démocratie et de liberté et les valeurs de paix, qui sont l'essence même de l'Union européenne.

(2) Il convient d'assurer à tout moment dans l'aviation civile la protection des citoyens dans la Communauté européenne, en empêchant les actes d'intervention illicite.

(3) Sans préjudice de la réglementation des États membres dans le domaine de la sécurité nationale et des mesures qui seront prises sur la base du titre VI du traité sur l'Union européenne, il convient que la réalisation de cet objectif passe par l'adoption de mesures utiles dans le domaine de la politique du transport aérien en établissant des normes communes de base fondées sur les recommandations actuelles du document nº 30 de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC). Il convient que des compétences d'exécution soient déléguées à la Commission pour adopter les mesures d'application détaillées. Afin d'empêcher des actes illicites, certaines de ces mesures devraient être tenues secrètes et non publiées.

(4) Le présent acte respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, notamment par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

(5) Les divers types d'activités de l'aviation civile ne sont pas nécessairement soumis au même type de menace. Il est par conséquent nécessaire que les mesures d'application détaillées soient dûment adaptées aux circonstances particulières dans lesquelles s'exerce chaque activité et au caractère sensible de certaines mesures.

(6) Pour les petits aéroports, l'application de normes communes de base pourrait être disproportionnée ou leur mise en œuvre pourrait être impossible pour des raisons pratiques objectives. Dans ce cas, les autorités compétentes des États membres devraient avoir la possibilité d'appliquer des mesures de substitution fournissant un niveau de protection adéquat. Il convient que la Commission examine si ces mesures sont justifiées pour des raisons pratiques objectives et si elles fournissent un niveau de protection adéquat.

(7) La convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 (convention de Chicago), prévoit des normes minimales visant à assurer la sûreté de l'aviation civile.

(8) Afin de réaliser les objectifs du présent règlement, il convient que chaque État membre adopte un programme national de sûreté de l'aviation civile, de même qu'un programme correspondant de contrôle de la qualité et un programme de formation.

(9) Étant donné les diverses parties intervenant dans la mise en œuvre des mesures de sûreté au niveau national, il est nécessaire que chaque État membre désigne une autorité compétente unique chargée de coordonner et de contrôler l'application des programmes de sûreté aérienne.

(10) Il convient de donner aux États membres la possibilité d'appliquer des mesures plus strictes.

(11) Le contrôle des mesures de sûreté nécessite la mise en place, au niveau national, de systèmes appropriés de contrôle de la qualité et l'organisation d'inspections supervisées par la Commission, afin de vérifier l'efficacité de chaque système national.

---

[1] JO C 51 E du 26.2.2002, p. 221.

[2] JO C 48 du 21.2.2002, p. 70.

[3] Avis rendu le 23 novembre 2001 (non encore paru au Journal officiel).

[4] Avis du Parlement européen du 29 novembre 2001, position commune du Conseil du 28 janvier 2002 et décision du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

(12) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission [1].

(13) Des arrangements prévoyant une coopération accrue concernant l'utilisation de l'aéroport de Gibraltar ont été conclus le 2 décembre 1987 à Londres par le Royaume d'Espagne et le Royaume-Uni dans une déclaration conjointe des ministres des affaires étrangères des deux pays. Ces arrangements ne sont toutefois pas encore entrés en vigueur.

(14) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir l'instauration et l'application de mesures utiles dans le domaine de la politique du transport aérien ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de la dimension européenne du présent règlement, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement se limite aux normes communes de base requises pour atteindre les objectifs de la sûreté aérienne et n'excède pas ce qui est nécessaire à cette fin,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objectifs

1. Le principal objectif du présent règlement est d'instaurer et de mettre en œuvre des mesures communautaires utiles visant à empêcher les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile.

2. Le règlement vise en outre à fournir une base pour l'interprétation commune des dispositions pertinentes de la convention de Chicago, et notamment de l'annexe 17 de celle-ci.

3. Les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs définis aux paragraphes 1 et 2 sont les suivants:

a) définition de normes de base communes applicables aux mesures de sûreté aérienne;

b) mise en place de mécanismes appropriés de contrôle de la conformité.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «aéroport»: toute zone d'un État membre ouverte aux opérations commerciales de transport aérien;

2) «convention de Chicago»: la convention relative à l'aviation civile internationale et ses annexes, signée à Chicago le 7 décembre 1944;

3) «sûreté aérienne»: la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

Article 3

Champ d'application

1. Les mesures prévues au présent règlement sont applicables à tout aéroport situé sur les territoires des États membres auxquels s'applique le traité.

2. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni sur le conflit de souveraineté portant sur le territoire sur lequel l'aéroport est situé.

3. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar est suspendue jusqu'au moment où les arrangements prévus dans la déclaration conjointe faite par les ministres des affaires étrangères du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni le 2 décembre 1987 entreront en vigueur. Les gouvernements de l'Espagne et du Royaume-Uni notifieront au Conseil cette date d'entrée en vigueur.

Article 4

Normes communes

1. Les normes de base communes applicables aux mesures de sûreté aérienne figurent en annexe.

2. Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre et l'adaptation technique de ces normes de base communes sont arrêtées conformément à la procédure prévue à l'article 9, paragraphe 2, en tenant dûment compte des différents types d'opérations et du caractère sensible des mesures relatives:

a) aux critères de performance et aux essais de réception des équipements;

b) aux procédures détaillées comportant des informations sensibles;

c) aux critères détaillés concernant les dérogations aux mesures de sûreté.

3. L'autorité compétente d'un État membre peut, sur la base d'une évaluation locale des risques, et lorsque l'application des mesures de sûreté spécifiées à l'annexe du présent règlement peut être disproportionnée, ou lorsque ces mesures ne peuvent être mises en œuvre pour des raisons pratiques objectives, adopter des mesures nationales de sûreté visant à assurer un niveau de protection adéquat dans les aéroports:

a) avec une moyenne annuelle de 2 vols commerciaux par jour, ou

b) n'ayant que des vols de l'aviation générale, ou

[1] JO L 184 du 17.1.1999, p. 23.

c) dont l'activité commerciale est limitée à des aéronefs de moins de 10 tonnes de poids maximal au décollage (MTOW), ou moins de 20 sièges,

en prenant en compte les particularités de ces petits aéroports.

Les États membres concernés notifient ces mesures à la Commission.

4. La Commission examine si les mesures adoptées par un État membre conformément au paragraphe 3 sont justifiées par des raisons pratiques objectives et assurent un niveau de protection adéquat. Si les mesures ne répondent pas à ces critères, la Commission prend une décision conformément à la procédure visée à l'article 9, paragraphe 3; en pareil cas, l'État membre les révoque ou les adapte.

Article 5

Programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile

1. Dans les trois mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent règlement, chaque État membre adopte un programme national de sûreté de l'aviation civile pour garantir l'application des normes communes visées à l'article 4, paragraphe 1, et des mesures adoptées conformément à l'article 4, paragraphe 2, à la date spécifiée par ces mesures.

2. Nonobstant le fait que, dans un État membre, un ou plusieurs organismes ou entités puissent être chargés de la sûreté de l'aviation, chaque État membre désigne une autorité compétente qui sera chargée de coordonner et de contrôler la mise en œuvre de son programme national de sûreté de l'aviation civile.

3. Dans les six mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement, chaque État membre demande à son autorité compétente de se charger de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile afin de s'assurer de l'efficacité de son programme national de sûreté de l'aviation civile.

4. Chaque État membre veille à ce que ses aéroports et les transporteurs aériens fournissant des services à partir de son territoire mettent en œuvre et maintiennent des programmes de sûreté concernant les aéroports et les transporteurs aériens propres à répondre aux exigences de son programme national de sûreté de l'aviation civile. Ces programmes sont soumis pour approbation à l'autorité compétente qui en assure la surveillance.

5. Chaque État membre demande à l'autorité compétente de se charger de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile.

Article 6

Mesures plus strictes

Les États membres peuvent appliquer, conformément au droit communautaire, des mesures plus strictes que celles prévues par le présent règlement. Dans les meilleurs délais après leur application, les États membres informent la Commission de la nature de ces mesures.

Article 7

Contrôle de conformité

1. Les spécifications du programme national de contrôle de qualité de la sûreté de l'aviation civile qui doit être mis en œuvre par les États membres sont adoptées conformément à la procédure prévue à l'article 9, paragraphe 2. Ce programme se fonde sur les meilleures pratiques et permet de détecter et de corriger rapidement les défaillances. Chaque programme prévoit que tous les aéroports situés dans l'État membre concerné font régulièrement l'objet d'un contrôle sous la responsabilité de l'autorité compétente visée à l'article 5, paragraphe 2. Ces contrôles font appel à une méthodologie commune et sont effectués par des contrôleurs qualifiés selon des critères communs.

2. Six mois après l'entrée en vigueur des dispositions du présent règlement conformément à l'article 12, la Commission, en coopération avec l'autorité compétente visée à l'article 5, paragraphe 2, commence à effectuer des inspections, y compris des inspections d'un échantillon adéquat d'aéroports, pour contrôler l'application du présent règlement par les États membres. Ces inspections prennent en compte les informations fournies par les programmes nationaux de contrôle de qualité de la sûreté de l'aviation civile, notamment les rapports de contrôle. Les modalités de ces inspections sont adoptées conformément à la procédure prévue à l'article 9, paragraphe 2.

3. Les fonctionnaires mandatés par la Commission pour effectuer les inspections conformément au paragraphe 2 produisent, avant de s'acquitter de leur tâche, une autorisation écrite spécifiant la nature et le but de l'inspection ainsi que la date à laquelle elle est censée débuter. En temps utile avant l'inspection, la Commission informe l'État membre concerné de l'inspection et de l'identité des fonctionnaires habilités.

L'État membre concerné se soumet à ces inspections et veille à ce que les organismes ou les personnes concernés s'y soumettent également.

4. La Commission communique les rapports d'inspection à l'État membre concerné qui, dans les trois mois suivant leur réception, notifie les mesures prises pour remédier aux éventuelles défaillances. Le rapport et la réponse de l'autorité compétente visée à l'article 5, paragraphe 2, sont transmis au comité institué par l'article 9, paragraphe 1.

Article 8

Diffusion des informations

1. Sans préjudice du droit d'accès du public aux documents prévu par le règlement (CE) nº 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission [1]:

[1] JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

a) les mesures relatives:

i) aux critères de performance et aux essais de réception des équipements;

ii) aux procédures détaillées comportant des informations sensibles;

iii) aux critères détaillés concernant les dérogations aux mesures de sûreté,

visées à l'article 4, paragraphe 2;

b) les spécifications visées à l'article 7, paragraphe 1, et

c) les rapports d'inspection et les réponses des États membres visés à l'article 7, paragraphe 4,

sont secrets et ne sont pas publiés. Ils ne sont accessibles qu'aux autorités visées à l'article 5, paragraphe 2, qui les communiquent seulement aux parties intéressées en fonction du besoin d'en connaître, conformément aux règles nationales applicables à la diffusion d'informations sensibles.

2. Dans la mesure du possible et conformément au droit interne applicable, les États membres traitent de manière confidentielle les informations provenant des rapports d'inspection et des réponses des États membres lorsqu'elles se rapportent à d'autres États membres.

3. Sauf s'il est évident que les rapports d'inspection et les réponses doivent ou ne doivent pas être divulgués, les États membres ou la Commission consultent l'État membre concerné.

Article 9

Comité

1. La Commission est assistée d'un comité composé de représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

2. Dans les cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.

3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, les articles 6 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

4. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 10

Publication d'informations

Sous réserve du règlement (CE) n° 1049/2001, la Commission publie chaque année un rapport concernant la mise en œuvre du présent règlement et la situation en matière de sûreté aérienne dans la Communauté, en tirant des conclusions des rapports d'inspection.

Article 11

Sanctions

Les sanctions prévues pour la transgression des dispositions du présent règlement sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

Article 12

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*, à l'exception des dispositions suivantes de l'annexe:

— concernant l'inspection/filtrage des bagages de soute (point 5.2),

— concernant le fret, les messageries et les colis express (point 6), et

— concernant la poste (point 7).

qui entrent en vigueur le 31 décembre 2002.

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

Fait à . . .

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

ANNEXE

1. **DÉFINITIONS**

1. «Bagage de soute accompagné»: le bagage admis au transport dans la soute d'un aéronef et enregistré par un passager se trouvant à bord.

2. «Côté piste»: l'aire de mouvement d'un aéroport, le terrain et les bâtiments adjacents ou des parties de ceux-ci.

3. «Contrôle de sûreté de l'aéronef»: l'inspection de l'intérieur d'un aéronef auquel des passagers ont pu avoir accès et inspection de la soute en vue d'y découvrir des articles prohibés.

4. «Fouille de sûreté de l'aéronef»: l'inspection approfondie de l'intérieur et de l'extérieur de l'aéronef en vue d'y découvrir des articles prohibés.

5. «Vérification des antécédents»: la vérification de l'identité d'une personne et de ses états de service, y compris éventuellement de son casier judiciaire, dans le but de s'assurer qu'elle est habilitée à pénétrer sans escorte dans des zones de sûreté à accès réglementé.

6. «Bagage de cabine»: le bagage destiné à être transporté dans la cabine d'un aéronef.

7. «Vol commercial»: un vol régulier ou non régulier ou une activité de vol effectuée en vertu d'un contrat de location destiné au grand public ou à des groupes privés moyennant rémunération.

8. «Co-Mat»: abréviation désignant le matériel du transporteur aérien, que celui-ci expédie vers une des stations de son réseau.

9. «Co-mail»: abréviation désignant le courrier du transporteur aérien, que celui-ci expédie vers une des stations de son réseau.

10. «Contrôles continus par sondage»: des contrôles effectués pendant toute la période d'activité et réalisés par sondage.

11. «Aviation générale»: l'ensemble des activités de vols réguliers ou non réguliers qui ne sont ni proposées, ni mises à la disposition du grand public.

12. «EDS»: le système de détection d'explosifs est un système ou une combinaison de différentes technologies capables de détecter, et par suite d'indiquer au moyen d'une alarme, la présence dans un bagage d'une matière explosive, quel que soit le matériau de ce bagage.

13. «EDDS»: le système de détection d'engins explosifs est un système ou une combinaison de différentes technologies capables de détecter, et par suite d'indiquer au moyen d'une alarme, la présence dans un bagage d'un engin explosif, par la détection d'un ou de plusieurs des composants de cet engin, quel que soit le matériau de ce bagage.

14. «Bagage de soute»: le bagage destiné à être transporté dans la soute d'un aéronef.

15. «Expéditeur connu»:

    a) pour le fret: la personne qui a entrepris à l'origine de faire transporter un bien par avion pour son propre compte et qui traite de manière suivie avec un agent habilité ou un transporteur aérien sur la base des critères énoncés dans la présente annexe;

    b) pour la poste: la personne qui a entrepris à l'origine de faire transporter des envois postaux pour son propre compte et qui traite de manière suivie avec une autorité/administration postale réglementée.

16. «Côté ville»: l'aire d'un aéroport qui ne fait pas partie du «côté piste» et qui comprend toutes les zones publiques.

17. «Poste»: les envois de correspondance et d'autres objets remis par des administrations postales et qui leur sont destinés. La définition d'autorité/administration postale incombe aux États membres.

18. «Article prohibé»: un objet pouvant être utilisé pour commettre des actes d'intervention illicite et qui n'a pas été régulièrement déclaré et soumis aux lois et aux règlements applicables. Une liste indicative de ces articles prohibés figure à l'appendice.

19. «Système primaire de détection des explosifs» (PEDS): un système ou une combinaison de différentes technologies capables de détecter, et par suite d'indiquer au moyen d'une alarme, la présence d'une matière explosive contenue dans un bagage, quel que soit le matériau de ce bagage.

20. «Agent habilité»: un agent, transitaire ou tout autre entité qui traite avec un exploitant et assure les contrôles de sûreté agréés ou exigés par l'autorité compétente en ce qui concerne le fret, les messageries et colis exprès ou la poste.

21. «Zone de sûreté à accès réglementé»: les zones «côté piste» d'un aéroport auxquelles l'accès est contrôlé afin d'assurer la sûreté de l'aviation civile. Normalement ces zones comprennent notamment toutes les zones de départ des passagers entre les points d'inspection/filtrage et l'aéronef, les pistes, les zones de tri des bagages, les hangars de fret, les centres postaux et les locaux de nettoyage et de restauration situés «côté piste».

22. «Contrôles de sûreté»: les moyens par lesquels l'introduction d'articles prohibés peut être empêchée.

23. «Inspection/filtrage»: l'application de moyens techniques ou autres visant à identifier et/ou détecter des articles prohibés.

24. «Bagage de soute non accompagné»: le bagage admis dans la soute de l'aéronef en vue de son transport et enregistré par un passager ne se trouvant pas à bord.

25. «Aérogare»: le bâtiment principal ou le groupe principal de bâtiments dans lequel se déroulent la prise en charge des passagers et du fret et leur embarquement pour des vols commerciaux.

26. «TIP»: *Threat Image Projection*, (projection d'images fictives ou d'images de menace) logiciel qui peut être installé sur certains systèmes à rayons X. Le programme permet de superposer des images virtuelles d'articles dangereux (par exemple, un revolver, un couteau, un engin explosif improvisé) à l'image d'un bagage réel soumis aux rayons X et contribue directement à accroître la capacité de l'opérateur du système à rayons X à détecter de tels articles.

27. «Équipement de détection de traces»: le système ou la combinaison de différentes technologies capables de détecter de très petites quantités (un milliardième de gramme) et d'indiquer ainsi au moyen d'une alarme, la présence de matières explosives dans les bagages ou d'autres articles devant être examinés.

2. SÛRETÉ DANS LES AÉROPORTS

2.1. Exigences en matière de planification aéroportuaire

Lors de la conception ou de l'aménagement des aéroports, des aérogares de passagers ou de fret et d'autres bâtiments aéroportuaires offrant un accès direct du côté piste, il y a lieu de tenir compte des exigences essentielles en ce qui concerne:

a) les mesures de sûreté applicables aux passagers, aux bagages, au fret, aux messageries et aux colis exprès, à la poste et aux provisions et fournitures des services de restauration des transporteurs;

b) la protection et le contrôle des accès au côté piste, aux zones de sûreté à accès réglementé et autres zones et installations sensibles de l'aéroport:

c) l'utilisation efficace des équipements de sûreté.

2.1.1. *Limites entre le côté ville et le côté piste*

Des limites doivent être établies entre le côté ville et le côté piste des aéroports.

2.1.2. *Zones de sûreté à accès réglementé*

Des zones de sûreté à accès réglementé sont établies dans chaque aéroport.

2.2. Contrôle des accès

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

i) L'accès aux zones de sûreté à accès réglementé et aux autres zones côté piste est contrôlé en permanence, afin qu'aucune personne non autorisée ne puisse y accéder et qu'aucun article prohibé ne puisse être introduit dans les zones de sûreté à accès réglementé ou dans un aéronef.

ii) Tous les membres du personnel devant avoir accès aux zones de sûreté à accès réglementé sont soumis à une vérification d'antécédents portant sur une période minimale de cinq ans. La vérification est renouvelée à intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans.

iii) Tous les membres du personnel devant avoir accès aux zones de sûreté à accès réglementé reçoivent régulièrement une formation en matière de sûreté aérienne (point 12.3) notamment en matière de risques encourus par la sûreté aérienne et sont invités à signaler tout incident susceptible de constituer une menace pour la sûreté aérienne aux autorités compétentes.

iv) Des cartes d'identité aéroportuaires sont délivrées à toute personne travaillant dans l'aéroport ou le fréquentant régulièrement (y compris aux employés des aéroports et des compagnies aériennes ainsi qu'à ceux d'autres organisations). Sur la carte d'identité aéroportuaire figurent le nom et une photographie du porteur. La validité de la carte est limitée dans le temps. L'autorité compétente détermine l'opportunité de délivrer une carte d'identité aéroportuaire permanente aux personnes fréquentant régulièrement l'aéroport.

v) La carte d'identité est portée en permanence à un endroit visible pendant les heures de service.

vi) Les véhicules qui sont utilisés côté piste restent côté piste dans toute la mesure du possible.

vii) Des laissez-passer spécifiques sont délivrés pour les véhicules devant se déplacer entre le côté ville et le côté piste. Le laissez-passer, propre à chaque véhicule, est fixé à celui-ci à un endroit où il est aisément visible. Tout autre véhicule appelé à se rendre du côté piste n'est admis qu'après contrôle et délivrance d'un laissez-passer temporaire. Les véhicules en mission d'intervention d'urgence peuvent être exemptés de ces obligations.

viii) Les cartes d'identité aéroportuaires et les laissez-passer des véhicules sont contrôlés à tous les points d'accès au côté piste et à la zone à accès réglementé.

2.2.2. *Aérogares*

Toutes les zones de l'aérogare accessibles au public doivent faire l'objet d'une surveillance. Des patrouilles sont effectuées dans les aérogares et les passagers et les autres personnes sont surveillés par le personnel de sûreté.

2.2.3. *Autres zones publiques*

Les moyens nécessaires pour contrôler l'accès aux zones publiques proches des aires de mouvement des aéronefs (terrasses panoramiques, hôtels d'aéroport et parcs de stationnement) sont prévus. Les autres zones publiques nécessitant une surveillance comprennent (sans que cette énumération soit limitative): les installations qui sont toujours situées côté ville et qui englobent les aires de stationnement des usagers et les autres aires de stationnement, les voies publiques d'accès à l'aérogare, les installations de location de voitures, les aires d'attente de départ des taxis et des moyens de transport au sol et toute installation hôtelière située à l'intérieur de l'aéroport.

Des dispositions sont également prises pour garantir que ces zones publiques puissent être bouclées rapidement en cas d'accentuation de la menace. Des agents de sûreté patrouillent ces zones lorsqu'elles sont accessibles au public.

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

a) Tous les membres du personnel, y compris l'équipage ainsi que les objets qu'ils transportent subissent une inspection/filtrage avant d'être autorisés à pénétrer dans les zones de sûreté à accès réglementé. Lorsque cette procédure n'est pas applicable pour des raisons pratiques, les personnes et les objets subissent un contrôle par sondage à une fréquence déterminée compte tenu des évaluations de risque établies par l'autorité compétente de chaque État membre. L'inspection/filtrage par sondage est étendue à tous les objets introduits à bord des aéronefs par tout prestataire de service, notamment le personnel de nettoyage, de restauration et des boutiques hors taxes ainsi que par toute autre personne ayant accès aux aéronefs. La procédure d'inspection/filtrage vise à s'assurer qu'aucun article prohibé n'est introduit et la méthode utilisée est la même que pour les passagers et leurs bagages à main.

b) Les véhicules et les fournitures devant passer côté piste ou dans d'autres zones de sûreté à accès réglementé font l'objet d'inspections par sondage.

2.4. **Sûreté des installations et patrouilles**

a) Les aires de trafic et les autres aires de stationnement sont adéquatement éclairées; l'éclairage s'étend notamment aux parties vulnérables du périmètre de l'aéroport.

b) Les aires techniques et d'entretien sont protégées par des clôtures, des gardes et des rondes et l'accès doit en être contrôlé au moyen de cartes d'identité aéroportuaires et de laissez-passer de véhicules. Des mesures analogues sont prises pour protéger le périmètre aéroportuaire et les installations telles que l'alimentation électrique, les sous-stations de distribution électrique, les installations pour la navigation aérienne, les tours de contrôle et les autres bâtiments utilisés par les services de contrôle du trafic aérien, ainsi que les installations d'avitaillement en carburant et de télécommunications. Des précautions spéciales sont prises contre les tentatives de sabotage des installations d'avitaillement en carburant et de télécommunications.

c) La clôture d'enceinte et les zones adjacentes aux zones de sûreté à accès réglementé, les autres zones côté piste situées en dehors de cette clôture, *y* compris celles qui se trouvent aux abords immédiats du seuil de piste et des voies de circulation des avions font l'objet d'une surveillance par des rondes, la télévision en circuit fermé et d'autres méthodes de surveillance. Des procédures strictes et contraignantes à l'égard des personnes qui n'arborent pas leur carte d'identité aéroportuaire et des personnes qui accèdent à des zones sans en avoir obtenu l'autorisation sont appliquées.

d) L'accès au côté piste ou aux zones de sûreté à accès réglementé *via* les bureaux de locataires de l'aéroport, les hangars de maintenance, les entrepôts de fret et autres bâtiments et installations de service est réduit au minimum requis.

3. **SÛRETÉ DES AÉRONEFS**

3.1. **Fouille des aéronefs**

1. Tous les aéronefs sont soumis à des fouilles selon les modalités suivantes:

   a) avant le départ d'un vol, les aéronefs qui ne sont pas en service sont soumis à une «fouille de sûreté» immédiatement avant d'être dirigés vers une zone de sûreté à accès réglementé en vue du vol; les aéronefs peuvent être fouillés à un autre moment qu'immédiatement avant leur déplacement vers une zone de sûreté à accès réglementé, à condition d'être sécurisés ou surveillés dès le début de la fouille jusqu'au départ;

   b) les aéronefs en service font l'objet, au cours de la rotation ou des escales, d'une «vérification de sûreté» immédiatement après le débarquement des passagers ou aussi tard que possible avant l'embarquement des passagers suivants et le chargement des bagages/du fret, selon le cas.

2. Toutes les vérifications et les fouilles de sûreté des aéronefs sont effectuées une fois que les prestataires de services (restauration, nettoyage, produits hors taxes et autres), à l'exception du personnel chargé des missions de sûreté, ont quitté l'aéronef. La stérilité de l'aéronef est maintenue jusqu'à l'embarquement, pendant tout son déroulement et la préparation au départ.

3.2. **Protection des aéronefs**

1. La responsabilité du contrôle de l'accès aux aéronefs en stationnement est établie et mise en œuvre comme suit:

   a) pour les aéronefs en service, l'accès est contrôlé depuis le début de la vérification de sûreté de l'aéronef jusqu'au départ afin de maintenir l'intégrité de la vérification;

   b) pour les aéronefs qui ne sont pas en service et qui ont été fouillés et dirigés vers une zone de sûreté à accès réglementé, l'accès est contrôlé depuis le début de la fouille de sûreté jusqu'au départ afin de maintenir l'intégrité de la fouille.

2. Chaque aéronef en service est placé sous une surveillance suffisante pour détecter tout accès non autorisé.

3. L'accès aux aéronefs qui ne sont pas en service est contrôlé comme suit:

   a) les portes de la cabine sont fermées;

   b) les passerelles télescopiques et/ou les escaliers ventraux sont verrouillés, retirés ou escamotés, selon les cas;

   c) des témoins d'intégrité sont placés sur les portes de l'aéronef.

4. En outre, lorsque l'ensemble du personnel n'est pas soumis à une inspection/filtrage à l'entrée d'une zone de sûreté à accès réglementé, des patrouilles à pied ou motorisées contrôlent chaque aéronef au moins toutes les trente minutes ou l'aéronef est placé sous une surveillance suffisante pour détecter tout accès non autorisé.

5. Les aéronefs sont, autant que possible, stationnés dans des lieux bien éclairés et éloignés des clôtures d'enceinte de l'aéroport ou d'autres barrières aisément franchissables.

4. **PASSAGERS ET BAGAGES DE CABINE**

4.1. **Inspection/filtrage des passagers**

1. Sans préjudice des dispositions du point 3 visé ci-dessous, tous les passagers en partance (c'est-à-dire les passagers commençant leur voyage et ceux en correspondance, à moins qu'ils n'aient préalablement subi une inspection/filtrage correspondant aux normes énoncées dans la présente annexe) sont soumis à une inspection/filtrage pour empêcher que des articles prohibés ne soient introduits dans les zones de sûreté à accès réglementé ou à bord des aéronefs. Cette inspection/filtrage des passagers est réalisée selon les méthodes suivantes:

   a) fouille manuelle, ou

b) contrôle par le franchissement d'un portique de détection des masses métalliques. Lorsqu'un portique de détection des masses métalliques est utilisé, il convient également de procéder à une fouille manuelle régulière par sondage des passagers contrôlés. Ces fouilles manuelles sont pratiquées sur tous les passagers qui déclenchent l'alarme en traversant l'appareil de détection ainsi que par sondage régulier sur ceux qui ne déclenchent pas l'alarme; en outre, si l'alarme est déclenchée, la personne concernée doit:

i) être invitée à repasser par le portique de détection des masses métalliques, ou

ii) faire l'objet d'une fouille manuelle, éventuellement réalisée avec un détecteur de métal portatif.

2. Lorsque des portiques de détection de masses métalliques sont utilisés, ils sont étalonnés avec une précision suffisante pour permettre raisonnablement la détection de petits objets métalliques.

3. Les autorités compétentes peuvent établir des catégories de personnes qui doivent faire l'objet de mesures d'inspection/filtrage spéciales ou qui en sont exemptées.

4. Des mesures de sûreté sont instituées pour les passagers susceptibles de causer des troubles.

4.2. **Séparation des passagers**

Les passagers en partance qui ont fait l'objet d'une inspection/filtrage ne se mélangent pas aux passagers à l'arrivée, ceux-ci n'ayant peut-être pas subi un contrôle répondant aux normes énoncées dans la présente annexe. Lorsqu'il est matériellement impossible de séparer ces passagers, les impératifs de sûreté sont respectés par l'application de mesures compensatoires compte tenu de l'évaluation des risques locaux.

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

1. Les bagages de cabine de tous les passagers en partance (c'est-à-dire les passagers commençant leur voyage et ceux en correspondance, à moins qu'ils n'aient préalablement subi une inspection/filtrage répondant aux normes énoncées dans la présente annexe) sont soumis à une inspection/filtrage avant d'être autorisés à pénétrer dans les zones de sûreté à accès réglementé ou à bord de l'aéronef. Tous les articles prohibés sont confisqués; dans le cas contraire, le passager n'est pas autorisé à pénétrer dans la zone de sûreté à accès réglementé ou dans l'aéronef, selon les cas. Cette inspection/filtrage des bagages de cabine est réalisée selon une des méthodes suivantes:

a) une fouille manuelle complète du contenu de chaque sac en prenant en compte les indices suspects, tels qu'un poids anormal, etc., ou

b) un contrôle par équipement radioscopique classique assorti d'une fouille manuelle continue de bagages sélectionnés aléatoirement d'au moins 10 % des personnes contrôlées, y compris celles qui éveillent les soupçons du contrôleur, ou

c) un contrôle par équipement radioscopique à haute définition pourvu d'un TIP activé. Seuls les sacs qui éveillent les soupçons du contrôleur doivent être fouillés à la main, cette fouille pouvant toutefois être complétée par un recours à un équipement de détection de traces.

2. Les bagages de cabine des personnes énumérées au point 4.1 3, peuvent faire l'objet de procédures d'inspection/filtrage spéciales ou en être exemptées.

4.4. **Inspection/filtrage des diplomates**

Sous réserve des dispositions de la convention de Vienne sur les relations diplomatiques, les diplomates et autres bénéficiaires de privilèges ainsi que leurs bagages personnels, à l'exception des «valises diplomatiques», font l'objet d'une inspection/filtrage à des fins de sûreté. Le personnel des compagnies aériennes chargé de la réception des valises diplomatiques s'assure que celles-ci ont bien été envoyées par les responsables dûment désignés par les missions diplomatiques concernées. Les courriers diplomatiques et leurs bagages personnels ne sont pas exemptés de l'inspection/filtrage.

5. BAGAGES DE SOUTE

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

1. Les bagages de soute ne sont pas embarqués si les mesures visées ci-dessous n'ont pas été prises:

   a) les bagages de soute sont correctement identifiés à l'extérieur pour qu'un lien puisse être établi avec les passagers concernés;

   b) le passager auquel ces bagages appartiennent doit s'être enregistré sur le vol sur lequel les bagages sont transportés;

   c) avant d'être embarqués, les bagages de soute sont gardés dans une zone de l'aéroport à laquelle seules des personnes autorisées ont accès;

   d) tous les bagages confiés à un transporteur aérien en vue d'être transportés dans la soute d'un aéronef sont identifiés comme bagages accompagnés ou non accompagnés. L'identification est réalisée soit manuellement soit par des moyens automatiques.

2. Des mesures sont prises pour faire en sorte que, si un passager enregistré sur un vol a confié ses bagages à un transporteur aérien et s'il ne se trouve pas à bord de l'aéronef, ces bagages de soute soient retirés de l'aéronef et ne soient pas transportés sur ce vol.

3. Un manifeste des bagages de soute ou un autre moyen de preuve confirmant l'identification et l'inspection/filtrage des bagages de soute non accompagnés est établi.

5.2. Inspection/filtrage des bagages de soute

1. Bagages de soute accompagnés. Tous les bagages de soute accompagnés (tant les bagages de soute des passagers qui commencent leur voyage que de ceux en correspondance, à moins qu'ils n'aient préalablement subi une inspection/filtrage répondant aux normes énoncées dans la présente annexe) sont soumis à une inspection/filtrage selon une des méthodes visées ci-dessous avant d'être chargés à bord d'un aéronef:

   a) fouille manuelle, ou

   b) par radioscopie classique, au moins 10 % des bagages faisant également l'objet d'une des procédures suivantes:

      i) fouille manuelle, ou

      ii) EDS, EDDS ou PEDS, ou

      iii) par radioscopie classique, chaque sac étant contrôlé sous deux angles différents par le même contrôleur au même lieu, ou

   c) équipement radioscopique classique doté d'un TIP activé;

   d) inspection par EDS ou EDDS, ou

   e) inspection par PEDS, ou

   f) recours à un équipement de détection de traces pour les bagages ouverts.

2. Bagages de soute non accompagnés. Tous les bagages non accompagnés, tant ceux des passagers qui commencent leur voyage que ceux des passagers en correspondance, sont soumis à une inspection/filtrage selon une des méthodes visées ci-dessous avant d'être chargés à bord d'un aéronef:

   a) EDS, ou

   b) inspection par PEDS à niveaux multiples permettant, au niveau 2, la visualisation de tous les sacs par les opérateurs, ou

   c) par radioscopie classique, chaque sac étant inspecté/filtré sous deux angles différents par le même opérateur au même endroit, ou

   d) fouille manuelle, complétée par le recours à un équipement de détection de traces pour les bagages ouverts,

   à moins que les bagages non accompagnés qui ont déjà été inspectés/filtrés conformément aux normes prévues dans la présente annexe aient été séparés pour des raisons indépendantes de la volonté des passagers et qu'ils aient été placés sous la surveillance du transporteur aérien.

5.3. **Protection des bagages de soute**

Les bagages de soute à transporter dans un aéronef sont protégés contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ils ont été confiés au transporteur jusqu'au départ de l'aéronef dans lequel ils sont transportés. En vue de protéger les bagages de soute, les mesures suivantes sont prises:

a) les bagages de soute, avant d'être chargés dans l'aéronef, sont placés dans la zone de tri ou autre zone d'entreposage de bagages de l'aéroport auxquelles seules les personnes autorisées ont accès;

b) toute personne qui pénètre dans une zone de tri ou d'entreposage des bagages sans autorisation est interpellée et raccompagnée en dehors de cette zone;

c) les bagages de soute ou en correspondance ne sont pas laissés sans surveillance sur l'aire de stationnement ou côté piste avant d'être chargés dans l'aéronef;

d) les bagages transbordés d'un aéronef à un autre ne sont pas laissés sans surveillance sur l'aire de stationnement ou côté piste avant d'être chargés dans un aéronef;

e) l'accès aux bureaux des objets perdus de l'aérogare est limité pour empêcher l'accès non autorisé aux bagages et aux objets entreposés.

6. FRET, MESSAGERIE ET COLIS EXPRÈS

6.1. **Application**

Tout le fret, les messageries et les colis exprès destinés à être transportés à bord d'aéronefs de passagers ou d'aéronefs-cargos sont soumis aux contrôles de sûreté présentés ci-après avant leur embarquement.

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

Les agents habilités sont:

a) désignés, agréés ou inscrits par l'autorité compétente;

b) soumis à des obligations expressément spécifiées.

6.3. **Contrôles de sûreté**

1. Le fret, les messageries et les colis exprès ne sont transportés par air qu'à la condition que les contrôles de sûreté suivants soient appliqués:

   a) s'assurer que la réception, le traitement et la manutention du fret sont effectués par un personnel dûment recruté et formé;

   b) soumettre le fret à:

      i) une fouille manuelle ou à un contrôle physique, ou

      ii) un contrôle radioscopique, ou

      iii) un passage par une chambre de simulation, ou

      iv) d'autres moyens de contrôle, tant techniques que biosensoriels («renifleurs», détecteurs de trace, chiens détecteurs d'explosifs, etc.)

   de manière à garantir, de manière raisonnable, qu'il ne contient aucun des articles prohibés énumérés aux points iv) et v) de l'appendice, à moins qu'il ait été déclaré et dûment soumis aux mesures de sûreté en vigueur.

   Si aucun des moyens et des méthodes de contrôle de sûreté mentionnés ci-dessus ne peut être appliqué en raison de la nature des marchandises, l'autorité compétente peut prévoir une période d'entreposage.

2. Une fois que les contrôles de sûreté ont été effectués, y compris concernant le fret d'un expéditeur connu, que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur du périmètre de l'aéroport, la stérilité des envois est maintenue jusqu'à ce qu'ils soient chargés à bord de l'aéronef et jusqu'au départ de celui-ci.

3. Les contrôles de sûreté visés au point 1 ne sont pas obligatoires pour:

a) le fret reçu d'un expéditeur connu;

b) le fret en transbordement;

c) le fret dont l'origine et les conditions de manutention garantissent qu'il ne présente pas de menace pour la sûreté;

d) le fret soumis à des exigences réglementaires garantissant un niveau de sûreté adéquat.

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

Un agent habilité ou un transporteur aérien peuvent uniquement reconnaître un expéditeur comme expéditeur connu en:

a) établissant et en enregistrant l'identité et l'adresse de l'expéditeur et des agents autorisés à effectuer des livraisons pour son compte, et en

b) demandant à l'expéditeur de déclarer qu'il:

i) prépare les envois dans des locaux sûrs;

ii) emploie un personnel de confiance pour préparer les envois;

iii) protège les envois contre toute intervention non autorisée pendant la confection, l'entreposage et le transport, et en

c) demandant à l'expéditeur:

i) de certifier par écrit que l'envoi ne contient aucun des articles prohibés énumérés aux points iv) et v) de l'appendice, et

ii) d'accepter que l'emballage et le contenu de l'envoi puissent être examinés pour des raisons de sûreté.

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

Lorsque des envois peuvent être identifiés, sans doute possible, comme destinés exclusivement au transport en aéronef tout-cargo, les critères énoncés au point 6.4 peuvent ne pas être appliqués à condition que l'expéditeur connu:

a) ait une adresse commerciale authentique confirmée;

b) ait effectué précédemment des envois par l'intermédiaire de l'agent habilité ou du transporteur aérien;

c) traite de manière suivie avec l'agent habilité ou le transporteur aérien, et

d) s'assure que tous les envois soient protégés contre toute intervention non autorisée jusqu'à ce qu'ils soient sous la garde du transporteur aérien assurant le transport.

6.6. **Fret en transbordement**

Le fret en transbordement arrivant par voie aérienne n'est pas nécessairement soumis aux contrôles de sûreté décrits au point 6.3 1, à condition qu'il soit protégé contre toute intervention non autorisée au point de transit. Tout autre fret en transbordement, arrivant notamment par route ou chemin de fer, qui n'est pas soumis aux contrôles de sûreté au départ ou en route est inspecté/filtré conformément au point 6.3 1 b), et protégé contre toute intervention non autorisée.

7. **POSTE**

7.1. **Application**

La poste transportée dans des aéronefs de passagers, des aéronefs-cargos et des avions postaux est soumise à des contrôles de sûreté avant son embarquement.

7.2. **Conditions exigées d'une autorité/administration postale habilitée**

Toute autorité/administration postale habilitée qui remet de la poste à un transporteur aérien en vue de son transport satisfait aux critères minimaux suivants:

a) être désignée, agréée ou inscrite sur une liste par l'autorité compétente;

b) respecter ses obligations vis-à-vis des transporteurs aériens, visant à appliquer les contrôles de sûreté requis;

c) employer un personnel dûment recruté et formé, et

d) protéger la poste de toute intervention non autorisée pendant qu'elle se trouve sous sa garde.

7.3. **Contrôles de sûreté**

1. Poste urgente. La poste urgente (c'est-à-dire à livrer dans les 48 heures) ne peut être transportée par voie aérienne que si les contrôles de sûreté suivants sont effectués:

   a) s'assurer que la réception, le traitement et la manutention de la poste sont effectués par un personnel dûment recruté et formé;

   b) soumettre la poste à:

      i) une fouille manuelle ou à un contrôle physique, ou

      ii) à un contrôle radioscopique, ou

      iii) à un passage par une chambre de simulation, ou

      iv) à d'autres moyens procéduraux, techniques ou biosensoriels («renifleurs», détecteurs de trace, chiens détecteurs d'explosifs, etc.),

      afin de garantir, dans toute la mesure du possible, que le courrier ne contient pas d'articles prohibés, et

   c) les caractéristiques du vol et l'itinéraire de l'aéronef qui transporte la poste restent confidentiels.

2. Autre poste. La poste non urgente peut être transportée par voie aérienne à condition que les contrôles de sûreté décrits aux points 1 a) et b) soient effectués. Les contrôles de sûreté visés au point 1 b) ne doivent s'appliquer qu'à un pourcentage aléatoire de la poste.

3. Les contrôles de sûreté visés au point 1 b) ne sont pas obligatoires pour:

   a) la poste reçue d'un expéditeur connu;

   b) les lettres dont le poids et l'épaisseur sont inférieurs à une valeur déterminée;

   c) les envois authentiques de produits destinés à sauver la vie;

   d) les marchandises de grande valeur qui ont été contrôlées selon une norme au moins égale aux exigences énumérées au point 1 b);

   e) la poste à transporter sur des vols exclusivement postaux reliant des aéroports communautaires, et

   f) la poste en transbordement.

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

Une autorité/administration postale habilitée peut uniquement reconnaître un expéditeur comme expéditeur connu:

a) en établissant et en enregistrant l'identité et l'adresse de l'expéditeur et des agents autorisés à effectuer des livraisons pour son compte;

b) en demandant à l'expéditeur de déclarer qu'il protège l'envoi contre toute intervention non autorisée pendant la confection, l'entreposage et le transport, et

c) en demandant à l'expéditeur:

i) de certifier par écrit que la poste ne contient aucun des articles prohibés énumérés aux points iv) et v) de l'appendice;

ii) d'accepter que l'emballage et le contenu de l'envoi postal puissent faire l'objet des contrôles de sûreté décrits au point 7.3.

7.5. **Poste en transbordement**

La poste en transbordement arrivant par voie aérienne n'est pas nécessairement soumise aux contrôles de sûreté visés au point 7.3, à condition qu'elle soit protégée contre toute intervention non autorisée au point de transit. Toute autre poste en transbordement, arrivant notamment par route ou par chemin de fer, qui n'est pas soumise à des contrôles de sûreté au point de départ ou en route, est contrôlée conformément au point 7.3 1, et protégée contre toute intervention non autorisée.

8. COURRIER ET MATÉRIEL DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

8.1. **Application**

Le courrier et le matériel qu'un transporteur aérien transporte dans ses propres aéronefs font l'objet de contrôles de sûreté avant d'être chargés à bord d'un aéronef.

8.2. **Définitions**

Par «courrier et matériel» on entend les envois internes de correspondance et de matériel, tels que de la documentation, des fournitures, des pièces de rechange pour la maintenance, des fournitures pour la restauration et le nettoyage et d'autres articles, sans que cette liste soit limitative, destinés à être livrés à un service ou à un sous-traitant de la compagnie en vue d'être utilisés dans le cadre des activités du transporteur.

8.3. **Contrôles de sûreté**

Tout envoi de courrier «co-mail» ou de matériel «co-mat» du transporteur aérien est soumis aux mesures suivantes:

a) il fait l'objet d'un contrôle et d'une inspection/filtrage de sûreté afin de garantir qu'aucun article prohibé n'y a été introduit, et

b) il ne peut être laissé sans surveillance avant d'être chargé à bord d'un aéronef.

9. PROVISIONS ET FOURNITURES DESTINÉES À LA RESTAURATION À BORD

9.1. **Application**

Les provisions et les fournitures du transporteur pour la restauration à bord des aéronefs font l'objet de contrôles de sûreté pour empêcher l'introduction à bord de tout article prohibé.

9.2. **Contrôles de sûreté**

1. Les fournisseurs de services de restauration à bord, de provisions et de produits de nettoyage du transporteur effectueront les contrôles de sûreté nécessaires pour empêcher l'introduction d'articles prohibés dans ces provisions et fournitures destinées à être embarquées à bord des aéronefs. Ces mesures comprennent les éléments suivants:

a) la désignation d'un responsable de la sûreté chargé de la mise en œuvre et de la supervision de la sûreté au sein de la société;

b) lors du recrutement du personnel, un niveau élevé de fiabilité;

c) tout le personnel ayant accès aux zones de sûreté à accès réglementé doit se soumettre aux vérifications d'antécédents et suivre les consignes de sûreté données par l'autorité aéroportuaire;

d) l'entreprise doit empêcher tout accès non autorisé à ses installations et ses fournitures;

e) si l'entreprise est située en dehors de l'aéroport, toutes les fournitures doivent être transportées vers l'avion dans des véhicules fermés à clé ou sous scellés;

f) la préparation et la manutention des provisions et des fournitures doivent être effectuées par un personnel dûment recruté et formé.

2. Après la livraison, les provisions et les fournitures font l'objet d'inspections/filtrages sur la base de sondages.

3. Les provisions et les fournitures provenant d'une entreprise qui n'a pas fait l'objet des mesures énumérées au point 1 ne peuvent pas être embarquées à bord d'un aéronef.

10. **PROVISIONS ET FOURNITURES DESTINÉES AU NETTOYAGE À BORD**

10.1. **Application et objectif**

Les transporteurs aériens et les sociétés de nettoyage prennent des mesures pour que les fournitures et les produits de nettoyage introduits à bord des aéronefs ne contiennent aucun article interdit qui puisse compromettre la sûreté de l'aéronef.

10.2. **Contrôles de sûreté**

1. Les fournisseurs de services, de fournitures et de produits de nettoyage des transporteurs aériens mettent en œuvre les mesures de sûreté nécessaires pour empêcher l'introduction d'articles prohibés parmi les fournitures de nettoyage destinées à être chargées à bord.

   Les mesures de sûreté suivantes sont prises:

   a) la désignation d'un responsable de la sûreté chargé de la mise en œuvre et de la supervision de la sûreté au sein de la société;

   b) lors du recrutement du personnel, un niveau élevé de fiabilité;

   c) tout le personnel ayant accès aux zones protégées se soumet aux vérifications d'antécédents et suit les consignes de sûreté données par l'autorité aéroportuaire;

   d) l'entreprise empêche tout accès non autorisé à ses installations;

   e) si la société est située en dehors de l'aéroport, les fournitures de nettoyage sont transportées vers l'avion dans des véhicules fermés à clé ou sous scellés;

   f) la prise en charge et la manutention des fournitures de nettoyage sont effectuées par un personnel dûment recruté et formé, et

   g) l'inspection/filtrage des fournitures de nettoyage a lieu avant l'expédition des fournitures internes vers d'autres destinations.

2. Après livraison, les fournitures de nettoyage sont inspectées/filtrées par sondage.

3. Les fournitures d'une société qui ne respecte pas les mesures de contrôle de sûreté énoncées au point 1 ne peuvent pas être embarquées à bord d'un aéronef.

11. **AVIATION GÉNÉRALE**

11.1. **Contrôles de sûreté**

1. Dans les aéroports, les aéronefs de l'aviation générale ne sont pas stationnés à proximité immédiate des aéronefs utilisés pour les vols commerciaux afin d'éviter d'affaiblir les mesures de sûreté appliquées à ces aéronefs, ainsi qu'aux bagages, au fret et au courrier transportés à bord.

2. Des dispositions visant à séparer les passagers de vols commerciaux qui ont été soumis à des inspections/filtrages des passagers des vols de l'aviation générale sont mises en œuvre sur la base des critères suivants:

   a) dans les grands aéroports, des dispositions matérielles et/ou des mesures de sûreté sont prises pour éviter, tant au départ qu'à l'arrivée, le mélange des passagers des vols de l'aviation générale avec les passagers déjà soumis à des inspections/filtrages;

b) dans la mesure du possible, les passagers des vols de l'aviation générale passent, tant au départ qu'à l'arrivée, par une aérogare distincte affectée à l'aviation générale; ils sont également séparés, lorsqu'ils embarquent ou débarquent sur l'aire de trafic, des autres passagers déjà soumis à des inspections/filtrages, ou sont transportés à bord d'un véhicule (autobus ou voiture) spécial ou sont encore surveillés en permanence;

c) si une aérogare distincte n'est pas disponible, les passagers des vols de l'aviation générale:

i) passent par une aire séparée de l'aérogare et sont accompagnés ou transportés par autobus/voiture vers et depuis leur aéronef;

ii) sont soumis à une inspection/filtrage avant de pénétrer dans la zone de sûreté à accès réglementé, lorsque leur passage par une telle zone de l'aérogare est inévitable, ou

iii) sont soumis à d'autres mesures de sûreté aboutissant au même résultat, compte tenu des conditions locales.

12. **RECRUTEMENT ET FORMATION DU PERSONNEL**

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

Chaque autorité compétente élabore et met en œuvre un programme national de formation à la sûreté aérienne visant à permettre aux équipages et au personnel au sol de répondre aux exigences en matière de sûreté et de réagir aux actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation.

12.2. **Personnel de sûreté**

1. Le programme national de formation à la sûreté aérienne devrait comprendre la sélection, la qualification, la formation, la certification et la motivation du personnel de sûreté. Les personnes appelées à accomplir des tâches de sûreté à temps plein ou dans le cadre de leur emploi doivent remplir les conditions énumérées ci-après telles qu'elles sont prescrites par l'autorité compétente:

a) les cadres mettant au point et dispensant une formation à l'usage des agents de sûreté, du personnel des transporteurs aériens ainsi que du personnel au sol de l'aéroport sont en possession des qualifications, des connaissances et de l'expérience requises qui comprennent au minimum:

i) une longue expérience dans le domaine de la sûreté aérienne;

ii) un diplôme approuvé par l'autorité nationale compétente ou un autre certificat équivalent délivré par l'autorité nationale compétente, et

iii) des connaissances dans les domaines suivants:

1) systèmes de sûreté et contrôle des accès;

2) sûreté au sol et en vol;

3) vérification/filtrage avant l'embarquement;

4) sûreté des bagages et du fret;

5) sûreté et fouille des aéronefs;

6) armes et articles prohibés;

7) aperçu des menaces à caractère terroriste, et

8) autres domaines et mesures liés à la sûreté considérés comme pertinents en vue de renforcer la sensibilisation à la sûreté.

b) les cadres et les instructeurs concernés et responsables de la formation des agents de sûreté et du personnel au sol suivent une formation de mise à jour annuelle concernant la sûreté aérienne et les dernières évolutions en la matière.

2. *Formation du personnel de sûreté*

Le personnel de sûreté est formé de manière à pouvoir exécuter les tâches qui lui sont assignées; sa formation comprend, sans être limitée à ceux-ci, les domaines de sûreté suivants:

1) technologie et technique de l'inspection/filtrage;

2) opérations d'inspection/filtrage aux points de contrôle;

3) techniques de fouille des bagages de cabine et de soute;

4) systèmes de sûreté et contrôle des accès;

5) inspection/filtrage avant l'embarquement;

6) sûreté des bagages et du fret;

7) sûreté et fouille des aéronefs;

8) armes et objets soumis à des restrictions;

9) aperçu des menaces à caractère terroriste, et

10) autres domaines et mesures relatifs à la sûreté qui sont considérés comme pertinents pour accroître la sensibilisation à la sûreté.

Le programme de formation peut être étendu en fonction des besoins de l'aviation civile et des innovations technologiques en matière de sûreté. La période initiale de formation du personnel affecté aux opérations d'inspection/filtrage n'est pas plus courte que celle recommandée par l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI).

3. *Certification du personnel de sûreté*

Le personnel préposé aux opérations d'inspection/filtrage est agréé et certifié par les autorités nationales compétentes.

4. *Motivation du personnel de sûreté*

Il convient d'encourager des mesures appropriées pour veiller à ce que le personnel de sûreté soit fortement motivé afin d'être efficace dans l'accomplissement de ses tâches.

12.3. **Autre personnel**

Un programme de formation initiale et permanente en matière de sûreté est mis en œuvre pour l'ensemble de l'équipage de conduite et du personnel au sol de l'aéroport et des transporteurs aériens. La formation contribue à une sensibilisation accrue à la sûreté ainsi qu'à l'amélioration des systèmes de sûreté existants. Elle comprend les éléments suivants:

1) systèmes de sûreté et contrôle d'accès;

2) sûreté au sol et en vol;

3) inspection/filtrage avant l'embarquement;

4) sûreté des bagages et du fret;

5) sûreté et fouille des aéronefs;

6) armes et articles prohibés;

7) aperçu des menaces à caractère terroriste, et

8) autres domaines et mesures relatifs à la sûreté qui sont considérés comme pertinents pour accroître la sensibilisation à la sûreté.

Les cours de formation à la sûreté destinés à tout le personnel au sol des transporteurs et des aéroports ayant accès aux zones de sûreté à accès réglementé comprennent une partie théorique d'au moins trois heures et une introduction sur le terrain d'une heure.

13. **LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LES ÉQUIPEMENTS**

Les équipements utilisés pour assurer la sûreté aérienne sont homologués par les autorités compétentes conformément aux lignes directrices énoncées dans la présente section.

13.1. **Détecteurs de métaux**

1. *Portiques de détection de masses métalliques*

Les portiques de détection de masses métalliques utilisés pour le contrôle des passagers dans les aéroports satisfont aux exigences suivantes.

a) Sûreté

i) L'équipement est capable de détecter, dans toutes les conditions prévisibles, le plus petit élément de différents métaux, avec une sensibilité supérieure pour les métaux ferreux.

ii) L'équipement est capable de détecter les objets métalliques indépendamment de leur orientation et de leur emplacement à l'intérieur du portique.

iii) La sensibilité de l'équipement est aussi uniforme que possible à l'intérieur du portique, reste stable et est vérifiée périodiquement.

b) Conditions de fonctionnement

Le fonctionnement de l'équipement ne peut pas être affecté par son environnement.

c) Signal d'alerte

La détection de masses métalliques est indiquée automatiquement sans que l'opérateur ait la moindre marge de manœuvre (indication «go/no go»).

d) Commandes

i) L'équipement doit pouvoir être réglé de manière à répondre à tous les besoins de détection spécifiés; le volume de l'alarme sonore doit également être réglable.

ii) Les commandes de réglage des niveaux de détection sont conçues de manière à empêcher tout accès non autorisé. Les graduations sont clairement indiquées.

e) Étalonnage

La procédure d'étalonnage ne peut pas être accessible à des personnes non autorisées.

2. *Détecteurs de métaux portatifs*

Les détecteurs de métaux portatifs utilisés pour le contrôle de passagers répondent aux exigences suivantes.

a) L'appareil est capable de détecter, dans toutes les conditions prévisibles, de très faibles quantités de métal sans être en contact direct avec l'objet.

b) L'appareil peut détecter les métaux tant ferreux que non ferreux.

c) La bobine du détecteur est conçue de manière à localiser sans difficulté l'emplacement du métal détecté.

d) L'appareil est doté de signaux d'alarme sonores et/ou visuels.

13.2. **Normes et procédures d'essai pour les équipements radioscopiques**

1. *Applicabilité*

a) Équipements concernés

Les présentes exigences et les lignes directrices relatives aux équipements de sûreté radioscopiques s'appliquent à tout appareil utilisant les rayons X et affichant une image à interpréter par l'opérateur. Cette définition couvre les appareils radioscopiques classiques aussi bien que les systèmes EDS/EDDS utilisés en mode indicatif.

b) Objets inspectés

De même, les présentes exigences et les lignes directrices relatives aux équipements de sûreté radioscopiques s'appliquent à tout objet examiné, quels qu'en soient la nature ou les dimensions. Tout objet embarqué à bord d'un aéronef, s'il doit faire l'objet d'un contrôle, doit être contrôlé selon les normes contenues dans la présente annexe.

2. *Exigences en matière de performance*

a) Sûreté

L'équipement radioscopique assure la détection nécessaire, mesurée en termes de résolution, de pénétration et de discrimination, pour interdire l'embarquement à bord d'un aéronef d'objets prohibés.

b) Essais

La performance est évaluée à l'aide de procédures d'essai appropriées.

c) Conditions de fonctionnement

L'équipement radioscopique affiche une image complète de tout objet passant dans le tunnel.

Les coins ne sont pas coupés.

La déformation de l'objet examiné est réduite au minimum.

Le tapis roulant de l'équipement comporte des marques indiquant l'endroit où les bagages doivent être placés pour obtenir des images optimales.

Contraste: l'équipement radioscopique est capable d'afficher des groupes de niveaux de gris (balayage d'une plage plus réduite).

L'image de n'importe quelle partie de l'objet examiné est affichée sur l'écran pendant au moins 5 secondes. En outre, l'opérateur a la possibilité d'arrêter le tapis roulant et, au besoin, d'en inverser la marche lorsqu'il y a lieu d'approfondir l'examen.

Dimensions de l'écran: l'écran du moniteur est de taille suffisante pour le confort de l'opérateur (normalement 14 pouces ou plus).

Caractéristiques de l'écran: l'écran est exempt de scintillements et affiche au moins 800 lignes (normalement 1 024 × 1 024 pixels, c'est-à-dire des moniteurs à haute résolution).

En cas d'utilisation de deux moniteurs, l'un des deux est monochrome.

L'équipement radioscopique indique visuellement les matériaux qu'il ne peut pas pénétrer.

L'équipement radioscopique permet l'élimination des matériaux organiques et inorganiques.

L'équipement est doté d'un système de détection automatique d'objets dangereux automatique pour faciliter le travail de l'opérateur.

3. *Entretien*

Aucune modification non autorisée n'est effectuée, y compris pour l'entretien ou les réparations. Aucune modification n'est apportée au matériel ou au logiciel de l'appareil sans qu'il soit vérifié qu'elle ne compromet pas la qualité de l'image.

La composition du matériau du tapis roulant n'est pas modifiée sans qu'il soit vérifié qu'il n'en résulte pas une altération de la qualité de l'image.

S'il existe un accès par modem aux fins de maintenance ou de mise à jour, cet accès est contrôlé et surveillé.

Appendice

Lignes directrices pour la classification des articles prohibés

Ces lignes directrices concernent les différentes formes que peuvent présenter les armes et les objets à usage réglementé; néanmoins, c'est le bon sens qui détermine s'il y a lieu de considérer qu'un objet peut être utilisé comme arme.

i) Armes à feu: toute arme permettant de tirer un projectile sous l'effet d'une explosion ou sous l'action d'air ou de gaz comprimés, y compris les pistolets de *starter* et les pistolets lance-fusées.

ii) Couteaux et instruments tranchants: sabres, épées, *cutters*, couteaux de chasse, couteaux souvenirs, ustensiles pour arts martiaux, outils de métiers et autres couteaux ayant une lame d'une longueur égale ou supérieure à 6 cm et/ou couteaux prohibés en vertu de la législation locale.

iii) Instruments contondants: matraques, gourdins, battes de base-ball ou instruments similaires.

iv) Explosifs/munitions/liquides inflammables/produits corrosifs: toute matière explosive ou incendiaire qui, seule ou en combinaison avec d'autres articles, peut provoquer une explosion ou un incendie. Cette catégorie comprend les matières explosives, les détonateurs, les articles de pyrotechnie, l'essence, d'autres liquides inflammables, les munitions, etc., ou toute combinaison de ces articles. Toute matière corrosive ou toxique, y compris les gaz, comprimés ou non.

v) Articles neutralisants ou incapacitants: gaz lacrymogènes, incapacitants et autres produits chimiques ou gaz similaires contenus dans un pistolet, une bombe métallique ou tout autre conteneur, et autres articles neutralisants tels que les appareils électroniques ayant un effet paralysant ou neutralisant par décharge électrique.

vi) Autres articles, tels que pics à glace, *alpenstocks*, rasoirs à main, ciseaux effilés, qui ne sont pas généralement considérés comme des armes mortelles ou dangereuses, mais qui peuvent néanmoins être utilisés comme une arme, ainsi que les armes ou grenades jouets ou factices.

vii) Articles de toutes sortes pouvant raisonnablement faire croire qu'il s'agit d'une arme mortelle. Ces articles incluent mais ne sont pas limités à: des objets ressemblant à des articles explosifs, ou d'autres articles qui peuvent passer pour une arme ou un objet dangereux, ces exemples n'étant pas exclusifs.

viii) Articles et substances chimiques et biologiques pouvant être utilisés dans les attentats

L'éventualité d'attentats chimiques et biologiques comprend l'utilisation d'agents chimiques ou biologiques pour commettre des actes illégaux. Ces substances chimiques ou biologiques réglementées comprennent notamment: l'ypérite au soufre, le vx, le chlore, le sarin, le cyanure hydrogène, l'anthrax, le botulisme, la variole, la turalémie et la fièvre hémorragique virale (fhv).

Les articles qui présentent le caractère de substances chimiques ou biologiques ou qui font suspecter la présence de telles substances sont immédiatement signalés aux autorités aéroportuaires, à la police, aux autorités militaires ou autre autorité compétente et sont isolés des zones de l'aéroport accessibles au public.

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

La Commission a présenté au Conseil, le 12 octobre 2001, une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Cette proposition est fondée sur l'article 80, paragraphe 2, du traité CE.

Le Parlement européen a rendu son avis en première lecture lors de sa session du 29 novembre 2001.

Le Comité économique et social a rendu son avis le 28 novembre 2001.

Le Comité des régions a pris une position le 23 novembre 2001.

Le Conseil a arrêté sa position commune le 28 janvier 2002, conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité.

II. ENCADREMENT

La proposition de la Commission s'insère dans le cadre du plan contre le terrorisme, tel qu'établi par le Conseil européen lors de sa session extraordinaire du 21 septembre 2001. Par l'établissement de ce plan, l'Union européenne a réagi aux attentats terroristes perpétrés aux États-Unis le 11 septembre 2001.

III. OBJECTIFS

La proposition vise à:

— renforcer la confiance dans les transports aériens en Europe,

— assurer à tout moment dans l'aviation civile la protection des citoyens dans la Communauté européenne, en empêchant les actes d'intervention illicite,

— adopter des normes de base communes fondées sur les recommandations du document 30 de la CEAC (Conférence européenne de l'aviation civile),

— permettre à chaque État membre d'adopter un programme national de sûreté de l'aviation civile, et désigner une autorité appropriée unique chargée de coordonner ces programmes ainsi qu'établir un contrôle approprié de la qualité et l'organisation des inspections supervisées par la Commission,

— fournir une base pour l'interprétation commune des dispositions pertinentes de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, et notamment de l'annexe 17 de celle-ci.

Pour atteindre ces objectifs, le texte du règlement met en œuvre les moyens suivants:

— définition de normes de base communes applicables aux mesures de sûreté aérienne,

— mise en place de mécanismes appropriés de contrôle de la conformité.

IV. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

Observations générales

La position commune contient dans son annexe les normes de base communes applicables aux mesures de sûreté aérienne. Dans la proposition de la Commission, ces normes étaient pareilles aux normes figurant dans le document 30 de la CEAC; il était prévu que ces normes pourraient ultérieurement être adaptées aux besoins actuels de la Communauté en application d'une procédure de comitologie.

Le Conseil a considéré qu'une telle procédure impliquerait un retard considérable dans l'établissement des mesures qui sont actuellement requises. Il a donc instruit le groupe *ad hoc* pluridisciplinaire, établi à la suite du Conseil extraordinaire du 14 septembre 2001, d'adapter d'ores et déjà ces normes aux besoins actuels.

Observations spécifiques: principales modifications apportées à la proposition de la Commission

a) Concernant les programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile (article 5)

Le Conseil a substantiellement clarifié cette disposition. Il a notamment prévu l'établissement de programmes nationaux de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile, qui ont pour but de veiller à un contrôle plus stricte des programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile.

b) Concernant les mesures plus strictes (article 6).

Le Conseil a modifié cette disposition en éliminant la possibilité pour la Commission de décider du retrait des mesures considérées discriminatoires ou excessivement restrictives.

Le Conseil a considéré que le traité prévoit déjà des dispositions adéquates permettant à la Commission de surveiller, à la lumière des principes du traité, les actes pris par les États membres. Il n'est donc pas nécessaire d'introduire des dispositions spécifiques à cet égard dans le règlement. Cette modification est d'ailleurs en ligne avec le souhait exprimé par le Parlement européen.

c) Concernant la diffusion des informations (article 8)

Le Conseil a introduit cette nouvelle disposition qui vise à garantir un équilibre entre, d'une part, le droit du public d'avoir accès à l'information et, d'autre part, la nécessité de protéger le caractère secret de certaines mesures sensibles.

d) Concernant les sanctions (article 11)

Le Conseil a introduit cette nouvelle disposition prévoyant que les sanctions pour la transgression des dispositions du règlement doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.

e) Concernant l'entrée en vigueur (article 12)

Le Conseil a estimé opportun de prévoir que certaines dispositions de l'annexe entrent en vigueur le 31 décembre de cette année. Ceci est en ligne avec la demande en ce sens du Parlement européen.

V. **POSITION DU CONSEIL SUR LES AMENDEMENTS DU PARLEMENT EUROPÉEN**

Le Conseil a incorporé dans sa position commune, de façon intégrale ou dans leur esprit, les amendements 21, 4, 5, 7, 13 (première partie) et 14.

Les amendements 1, 2, 3, 22, 10, 19, 13 (deuxième partie), ont pour but que les pouvoirs publics financent, au moins dans un premier temps, le coût de certaines mesures supplémentaires de sûreté telles que prévues dans le règlement. À ce stade, le Conseil a estimé qu'il n'était pas opportun d'accepter ces amendements, dès lors qu'une prise de position de sa part serait susceptible de préjuger le débat plus général actuellement en cours au niveau communautaire relatif à la tarification des moyens de transport.

L'amendement 8 n'a pas été repris, car le Conseil estime que la bonne et efficace exécution des inspections requiert que l'État membre concerné soit informé en temps utile avant l'inspection.

L'amendement 20 n'a pas été repris, car il est considéré que cet amendement irait au delà du champ d'application du règlement tel que décrit à l'article 1er, paragraphe 1.