RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2021/255 DE LA COMMISSION

du 18 février 2021

modifiant le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) nº 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) nº 2320/2002 ([1]), et notamment son article 4, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

(1) La pandémie de COVID-19 continue d'avoir des répercussions sur l'aviation civile internationale et européenne dans la mesure où la réalisation de visites sur place en vue de la désignation et du renouvellement de la désignation de transporteurs aériens et d'exploitants de services de fret dans des pays tiers conformément au point 6.8 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission ([2]) demeure sérieusement entravée pour des raisons objectives, qui échappent au contrôle de ces transporteurs ou exploitants.

(2) Il est donc nécessaire de prolonger au-delà de la date fixée au point 6.8.1.7 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 l'applicabilité de la procédure de remplacement accélérée pour les validations de sûreté aérienne de l'Union européenne des exploitants de la chaîne d'approvisionnement à l'entrée dans l'Union touchés par la pandémie de COVID-19.

(3) L'Union a encouragé, dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'élaboration d'un système international d'informations anticipées sur les marchandises, avant chargement (PLACI), utilisé pour décrire un ensemble spécifique de 7 + 1 données ([3]), tel que défini dans le cadre de normes SAFE de l'OMD (SAFE FoS). Les données relatives aux envois, fournies aux autorités de régulation par les transitaires, les transporteurs aériens, les opérateurs postaux, les intégrateurs, les agents habilités ou d'autres entités, dès que possible avant le chargement du fret sur un aéronef au dernier point de départ, permettent la mise en œuvre d'une couche de sûreté supplémentaire, consistant en la réalisation, par les douanes d'entrée, d'une analyse de la menace et des risques avant le départ.

(4) Dès lors, aux fins de la sûreté de l'aviation civile et avant de charger des marchandises sur un aéronef au départ d'un pays tiers, une première analyse des risques concernant les marchandises devant être introduites sur le territoire douanier de l'Union par voie aérienne devrait être effectuée dès que possible après réception, au minimum, du jeu minimal de données de la déclaration sommaire d'entrée visé à l'article 106, paragraphes 2 et 2 *bis*), du règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission ([4]). L'obligation de procéder à une première analyse des risques devrait s'appliquer à partir du 15 mars 2021.

(5) L'article 186 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission ([5]) établit la procédure d'analyse des risques et de contrôle mise en œuvre par le bureau de douane de première entrée, et l'article 182 dudit règlement établit le système de contrôle à l'importation (ICS2), conçu d'un commun accord par la Commission et les États

([1]) JO L 97 du 9.4.2008, p. 72.

([2]) Règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (JO L 299 du 14.11.2015, p. 1).

([3]) Nom de l'expéditeur, adresse de l'expéditeur, nom du destinataire, adresse du destinataire, nombre de colis, poids brut total, description de la cargaison et lettre de transport aérien fille («House Air Waybill») ou mère («Master Air Waybill»).

([4]) Règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015 complétant le règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil au sujet des modalités de certaines dispositions du code des douanes de l'Union (JO L 343 du 29.12.2015, p. 1).

([5]) Règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union (JO L 343 du 29.12.2015, p. 558).

membres, en tant qu'interface opérateurs harmonisée de l'Union pour la communication, les demandes de rectification, les demandes d'invalidation, le traitement et le stockage des énonciations des déclarations sommaires d'entrée et pour l'échange des informations connexes avec les autorités douanières.

(6) Étant donné que les résultats de l'analyse des risques liée au système international d'informations anticipées sur les marchandises, avant chargement, peuvent obliger, à compter du 15 mars 2021, les exploitants participant à la chaîne d'approvisionnement à l'entrée dans l'Union à appliquer des mesures spécifiques d'atténuation des risques pour la sûreté aérienne au cours de leurs opérations dans un pays tiers, il est nécessaire d'intégrer d'urgence les règles de mise en œuvre en matière de sûreté de l'aviation civile en conséquence.

(7) La pandémie actuelle de COVID-19 nuit sérieusement à la capacité des aéroports de l'Union d'achever le processus d'installation de systèmes de détection d'explosifs (EDS) de norme 3. La Commission et les États membres restent fermement résolus à mener à bien la mise en œuvre des technologies les plus récentes pour l'inspection/filtrage des bagages de soute. Une nouvelle feuille de route a été élaborée pour accorder davantage de souplesse en vue de s'adapter à la situation actuelle, conformément à un mécanisme de hiérarchisation fondé sur des catégories d'aéroports, et pour donner de la visibilité à l'introduction de normes plus élevées en matière de performance de détection.

(8) L'expérience acquise dans la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission a fait apparaître la nécessité d'apporter des modifications aux modalités de mise en œuvre de certaines normes de base communes. Les modalités de mise en œuvre de certaines de ces normes doivent être adaptées afin de clarifier, d'harmoniser, de simplifier et de renforcer certaines mesures de sûreté aérienne bien déterminées, en vue d'améliorer la clarté juridique, d'harmoniser l'interprétation commune de la législation et de garantir la meilleure mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté aérienne.

(9) Il convient dès lors de modifier le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 en conséquence.

(10) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 19 du règlement (CE) n° 300/2008,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

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

Toutefois, les points 1) et 22) de l'annexe s'appliquent à partir du 15 mars 2021, le point 2) de l'annexe s'applique à partir du 1er mars 2022 et le point 14) s'applique à partir du 1er juillet 2021.

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

Fait à Bruxelles, le 18 février 2021.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

L'annexe est modifiée comme suit:

1) Le point 6.0.4 suivant est ajouté:

«6.0.4. Aux fins de la présente annexe, on entend par «informations anticipées sur les marchandises, avant chargement» ou «PLACI» la procédure de première analyse des risques aux fins de la sûreté aérienne des marchandises destinées à être introduites sur le territoire douanier de l'Union * par voie aérienne.

_____

* Étant donné que l'Islande ne fait pas partie du territoire douanier de l'Union, aux fins du point 6.8.7 de la présente annexe, l'Islande est considérée comme un pays tiers.»

2) Les points 6.1.4, 6.1.5 et 6.1.6 suivants sont insérés:

«6.1.4. L'accès aux zones de sûreté à accès réglementé du fret et du courrier ne peut être accordé qu'après avoir établi à laquelle des catégories suivantes appartient l'entité qui transporte l'envoi depuis le côté ville:

a) agent habilité:

b) chargeur connu;

c) transporteur désigné conformément au point 6.6.1.1 c), transportant des envois ayant préalablement fait l'objet de contrôles de sûreté;

d) aucune des entités mentionnées aux points a), b) et c).

6.1.5. Lorsque le point 6.1.4 c) s'applique, une copie de la déclaration signée figurant à l'appendice 6-E doit être mise à la disposition de l'agent habilité, du transporteur aérien ou de l'exploitant d'aéroport donnant accès à des zones de sûreté à accès réglementé, sauf si l'un des éléments suivants s'applique:

a) le transporteur est lui-même un agent habilité;

b) le transport est effectué pour le compte de l'agent habilité ou du transporteur aérien qui reçoit l'envoi dans les zones de sûreté à accès réglementé.

La présentation par le transporteur d'une copie de la déclaration signée figurant à l'appendice 6-E peut être remplacée par un mécanisme équivalent de notification préalable au point d'accès, assuré soit par le chargeur connu ou l'agent habilité à l'extérieur de l'enceinte aéroportuaire pour le compte duquel le transport est effectué, soit par l'agent habilité ou le transporteur aérien qui reçoit l'envoi dans les zones de sûreté à accès réglementé.

6.1.6. Les envois de fret ou de courrier n'ayant fait l'objet d'aucun contrôle de sûreté préalable peuvent être autorisés dans les zones de sûreté à accès réglementé, à condition qu'ils soient soumis à l'une des options suivantes:

a) une inspection/filtrage avant l'entrée, conformément au point 6.2, et sous la responsabilité de l'agent habilité ou du transporteur aérien qui reçoit l'envoi;

b) une escorte jusque dans les locaux de l'agent habilité ou du transporteur aérien situés dans les zones de sûreté à accès réglementé, sous leur responsabilité.

Lors de la livraison, ces envois doivent être protégés contre toute intervention non autorisée jusqu'à ce qu'ils soient soumis à une inspection/filtrage.

Le personnel qui escorte ces envois ou les protège contre toute intervention non autorisée doit avoir été recruté conformément au point 11.1.1 et formé conformément au point 11.2.3.9 au minimum.»

3) Au point 6.3.1.2, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) l'autorité compétente, ou un validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne agissant pour le compte de celle-ci, doit examiner le programme de sûreté avant de procéder à une vérification sur place des sites spécifiés afin de s'assurer que le candidat satisfait aux exigences du règlement (CE) n° 300/2008 et de ses actes d'exécution.

Sauf pour les exigences en matière d'inspection/filtrage énoncées au point 6.2, un examen du site du candidat par l'autorité douanière compétente conformément à l'article 29 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission * doit être considéré comme une vérification sur place s'il a eu lieu au maximum 3 ans avant la date à laquelle le candidat demande l'agrément en qualité d'agent habilité. Le candidat doit mettre à disposition l'autorisation de statut d'AEO et l'évaluation correspondante des autorités douanières pour toute vérification complémentaire.

* Règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union (JO L 343 du 29.12.2015, p. 558).»

4) Au point 6.3.1.4, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Sauf pour les exigences en matière d'inspection/filtrage énoncées au point 6.2, un examen du site de l'agent habilité par l'autorité douanière compétente effectué conformément à l'article 29 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission doit être considéré comme une vérification sur place.»

5) Le point 6.3.1.5 est remplacé par le texte suivant:

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

Immédiatement après le retrait, et dans tous les cas dans les vingt-quatre heures suivant le retrait, l'autorité compétente doit veiller à ce que le changement de statut de l'ancien agent habilité soit indiqué dans la "base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement".Lorsque l'agent habilité n'est plus titulaire d'une autorisation de statut d'AEO visée à l'article 38, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil * et à l'article 33 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 ou lorsque son autorisation de statut d'AEO est suspendue en raison du non-respect de l'article 39, point e), du règlement (UE) nº 952/2013 et de l'article 28 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447, l'autorité compétente doit prendre les mesures appropriées pour garantir le respect par l'agent habilité des exigences du règlement (CE) nº 300/2008.

L'agent habilité doit informer l'autorité compétente de toute modification relative à son autorisation de statut d'AEO visée à l'article 38, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) nº 952/2013 et à l'article 33 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447.

* Règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013, p. 1).»

6) Le point 6.3.1.8 est remplacé par le texte suivant:

«6.3.1.8. L'autorité compétente doit transmettre à l'autorité douanière toute information relative au statut d'agent habilité qui pourrait être pertinente pour la détention d'une autorisation de statut d'AEO visé à l'article 38, paragraphe 2, point b) du règlement (UE) nº 952/2013 et à l'article 33 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447. Il s'agit notamment des informations relatives aux nouveaux agréments des agents habilités, au retrait du statut d'agent habilité, à la revalidation et aux inspections, aux calendriers de vérification et aux résultats de ces évaluations.

Les modalités de cet échange d'informations doivent être établies entre l'autorité compétente et les autorités douanières nationales.»

7) Au point 6.3.2.6, le point g) est remplacé par le texte suivant:

«g) l'identifiant unique reçu de l'autorité compétente, ou de tout agent habilité qui a accepté le statut de sûreté attribué à un envoi par un autre agent habilité, y compris pendant les opérations de transfert.»

8) L'alinéa suivant est ajouté au point 6.3.2.6:

«Le fret ou le courrier en transfert pour lequel le transporteur aérien, ou l'agent habilité agissant pour le compte de celui-ci, n'est pas en mesure de confirmer dans la documentation d'accompagnement les informations requises par le présent point, ou par le point 6.3.2.7, selon le cas, doivent être soumis à une inspection/filtrage avant d'être chargés à bord d'un aéronef pour le vol suivant.»

9) Au point 6.4.1.2, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) un examen du site du candidat par l'autorité douanière compétente conformément à l'article 29 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 doit être considéré comme une vérification sur place s'il a eu lieu au maximum 3 ans avant la date à laquelle le candidat demande l'agrément en qualité de chargeur connu. Dans ces cas, le candidat doit remplir les informations requises à la partie 1 de la "liste de contrôle pour la validation des chargeurs connus" figurant à l'appendice 6-C et les renvoyer à l'autorité compétente accompagnée de la déclaration d'engagements, qui doit être signée par le représentant légal du candidat ou par la personne responsable de la sûreté sur le site.

Le candidat doit mettre à disposition l'autorisation de statut d'AEO et l'évaluation correspondante des autorités douanières pour toute vérification complémentaire.

La déclaration signée doit être conservée par l'autorité compétente concernée ou par le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne et mise à la disposition de l'autorité compétente concernée sur demande;»

10) Au point 6.4.1.4, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Un examen du site du chargeur connu par l'autorité douanière compétente conformément à l'article 29 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission doit être considéré comme une vérification sur place.»

11) Le point 6.4.1.5 est remplacé par le texte suivant:

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

Immédiatement après le retrait, et dans tous les cas dans les vingt-quatre heures suivant le retrait, l'autorité compétente doit veiller à ce que le changement de statut du chargeur connu soit indiqué dans la "base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement".

Lorsque le chargeur connu n'est plus titulaire d'une autorisation de statut d'AEO visée à l'article 38, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) nº 952/2013 et à l'article 33 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 ou lorsque son autorisation de statut d'AEO est suspendue en raison du non-respect de l'article 39, point e), du règlement (UE) nº 952/2013 et de l'article 28 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447, l'autorité compétente doit prendre les mesures appropriées pour garantir le respect par le chargeur connu des exigences du règlement (CE) nº 300/2008.

Le chargeur connu doit informer l'autorité compétente de toute modification relative à son autorisation de statut d'AEO visée à l'article 38, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) nº 952/2013 et à l'article 33 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447.»

12) Le point 6.4.1.7 est remplacé par le texte suivant:

«6.4.1.7. L'autorité compétente doit transmettre à l'autorité douanière toute information relative au statut de chargeur connu qui pourrait être pertinente pour la détention d'une autorisation de statut d'AEO visé à l'article 38, paragraphe 2, point b) du règlement (UE) nº 952/2013 et à l'article 33 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447. Il s'agit notamment des informations relatives aux nouveaux agréments des chargeurs connus, au retrait du statut de chargeur connu, à la revalidation et aux inspections, aux calendriers de vérification et aux résultats de ces évaluations.

Les modalités de cet échange d'informations doivent être établies entre l'autorité compétente et les autorités douanières nationales.»

13) Le point 6.5.1 est remplacé par le point suivant:

«6.5.1. L'agent habilité doit enregistrer dans une base de données toutes les informations suivantes relatives à tout client en compte qu'il a désigné avant le 1er juin 2017:

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

b) la nature de ses activités commerciales;

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

d) son numéro de TVA ou numéro d'enregistrement légal;

e) la "déclaration d'engagements — client en compte" [appendice 6-D] signée.

Lorsque le client en compte est titulaire d'une autorisation de statut d'AEO visée à l'article 38, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) no 952/2013 et à l'article 33 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447, le numéro de l'autorisation de statut d'AEO doit être enregistré dans la base de données visée au premier alinéa.

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

14) Les points 6.6.1.3, 6.6.1.4 et 6.6.1.5 suivants sont ajoutés:

«6.6.1.3. Le transporteur doit veiller à ce que le personnel chargé de la collecte, du transport, du stockage et de la livraison du fret et du courrier aériens ayant fait l'objet de contrôles de sûreté soit soumis au moins aux éléments suivants:

a) une vérification de l'intégrité personnelle consistant à vérifier l'identité et le curriculum vitæ et/ou les références communiquées;

b) une formation de sensibilisation à la sûreté générale, conformément au point 11.2.7.

6.6.1.4. Tout membre du personnel du transporteur qui a un accès non surveillé au fret et au courrier dans l'exercice de l'une des fonctions visées au point 6.6.1.3, ou lors de la mise en œuvre de l'un des contrôles de sûreté prévus dans le présent chapitre doit:

a) avoir passé avec succès une vérification de ses antécédents;

b) avoir suivi une formation en matière de sûreté, conformément au point 11.2.3.9.

6.6.1.5. Lorsqu'un transporteur utilise les services d'une autre société pour remplir une ou plusieurs des fonctions visées au point 6.6.1.3, cette autre société doit satisfaire aux conditions suivantes:

a) avoir conclu un accord de transport avec le transporteur;

b) s'abstenir de sous-traiter davantage;

c) mettre en œuvre les dispositions des points 6.6.1.3 et 6.6.1.4, selon le cas.

Le transporteur qui sous-traite conserve l'entièreté de la responsabilité pour l'ensemble du transport pour le compte de l'agent ou du chargeur.»

15) Au point 6.8.1.7, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«Durant la période comprise entre le 1er avril 2020 et le 30 juin 2021, l'autorité compétente peut déroger à la procédure établie au point 6.8.2 et désigner temporairement un transporteur aérien comme ACC3, dans le cas où une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne n'a pas pu avoir lieu pour des raisons objectives liées à la pandémie de COVID-19 et indépendantes de la volonté du transporteur aérien. La désignation doit être soumise aux conditions suivantes:»

16) Les points 6.8.3.6 et 6.8.3.7 sont remplacés par le texte suivant:

«6.8.3.6. Après la mise en œuvre des contrôles de sûreté visés aux points 6.8.3.1 à 6.8.3.5, l'ACC3 ou l'agent habilité titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne (RA3) responsable de la mise en œuvre des contrôles de sûreté doit veiller à ce que la documentation d'accompagnement, sous forme d'une lettre de

transport aérien, d'un document postal équivalent ou d'une déclaration séparée, et sous forme électronique ou sur papier, indique au minimum:

a) l'identifiant alphanumérique unique de l'ACC3;

b) le statut de sûreté attribué à l'envoi visé au point 6.3.2.6 d) et délivré par l'ACC3 ou par un agent habilité titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne (RA3), selon le cas;

c) l'identifiant unique de l'envoi, tel que le numéro de la lettre de transport aérien mère ou fille (house ou master airway bill), le cas échéant;

d) le contenu de l'envoi, ou l'indication du groupage s'il y a lieu;

e) les raisons pour lesquelles le statut de sûreté a été délivré, y compris les moyens ou la méthode d'inspection/filtrage utilisés ou les motifs d'exemption d'inspection/filtrage de l'envoi, selon les normes adoptées dans le cadre du dispositif de l'OACI concernant la déclaration sur le statut de sûreté de l'envoi.

En cas de groupages, l'ACC3 ou l'agent habilité titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne (RA3) qui a effectué le groupage doit conserver les informations visées aux points a) à e) du premier alinéa pour chaque envoi au moins jusqu'à l'heure d'arrivée estimée des envois au premier aéroport dans l'Union ou pendant vingt-quatre heures si cette durée est supérieure.

6.8.3.7. Tout transporteur aérien en provenance d'un pays tiers figurant sur la liste de l'appendice 6-F doit assurer la conformité avec les points applicables prévus au point 6.8.3.6 en ce qui concerne le fret et le courrier transportés à bord. Les documents d'accompagnement relatifs à ces envois doivent satisfaire au minimum au dispositif de l'OACI concernant la déclaration sur le statut de sûreté de l'envoi ou à un autre dispositif fournissant les informations requises d'une manière équivalente.»

17) Le point 6.8.3.9 est remplacé par le texte suivant:

«6.8.3.9. Les envois en transit ou en transfert en provenance d'un pays tiers qui ne sont pas visés au point 6.8.3.8 dont la documentation d'accompagnement n'est pas conforme au point 6.8.3.6 doivent être traités conformément au point 6.2 avant le vol suivant.»

18) Au point 6.8.4.11, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«Durant la période comprise entre le 1er avril 2020 et le 30 juin 2021, l'autorité compétente peut déroger à la procédure établie au point 6.8.5 et désigner temporairement une entité d'un pays tiers comme RA3 ou KC3, dans le cas où une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne n'a pas pu avoir lieu pour des raisons objectives liées à la pandémie de COVID-19 et indépendantes de la volonté de l'entité. La désignation doit être soumise aux conditions suivantes:»

19) Au point 6.8.4.12, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) la désignation est accordée pour une période n'excédant pas six mois et peut faire l'objet d'une prorogation au cours de la période de dérogation visée au point 6.8.4.11.»

20) Les points 6.8.5.5, 6.8.5.6 et 6.8.5.7 sont supprimés.

21) Au point 6.8.6.1, le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1. Lorsque la Commission ou une autorité compétente décèle une déficience grave concernant les opérations d'un ACC3, d'un RA3 ou d'un KC3, qui sont susceptibles d'avoir des conséquences notables sur le niveau global de sûreté aérienne dans l'Union, ou reçoit une information écrite concernant une telle déficience, elle doit:

a) en informer rapidement le transporteur aérien concerné ou l'entité concernée, lui demander de communiquer ses observations et exiger l'application des mesures nécessaires concernant la déficience grave;

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

La déficience grave visée au premier alinéa peut être constatée au cours de l'une ou l'autre des activités suivantes:

1) pendant les activités de contrôle de la conformité;

2) pendant l'examen de la documentation, y compris le rapport de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne d'autres exploitants qui font partie de la chaîne d'approvisionnement de l'ACC3, RA3 ou KC3;

3) dès réception d'informations écrites factuelles émanant d'autres autorités et/ou exploitants concernant les activités de l'ACC3, du RA3 ou du KC3 concerné, sous la forme de preuves documentées indiquant clairement des manquements en matière de sûreté.»

22) Le point 6.8.7 suivant est ajouté:

«6.8.7. **Informations anticipées sur les marchandises, avant chargement (PLACI)**

6.8.7.1. En application de l'article 186 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447, la PLACI doit être effectuée avant la sortie d'un pays tiers, après réception par l'autorité douanière du premier point d'entrée du jeu minimal de données de la déclaration sommaire d'entrée visée à l'article 106, paragraphes 2 et 2 *bis*), du règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission *.

6.8.7.2. Au cours de la PLACI et lorsqu'il existe des motifs raisonnables, pour le bureau de douane de première entrée, de soupçonner qu'un envoi entrant sur le territoire douanier de l'Union par voie aérienne pourrait constituer une menace grave pour l'aviation civile, cet envoi doit être traité comme du fret ou du courrier à haut risque (FCHR) conformément au point 6.7.

6.8.7.3. Le transporteur aérien, l'exploitant, l'entité ou la personne d'un pays tiers autre que ceux énumérés à l'appendice 6-F et que l'Islande doit, après réception d'une notification du bureau de douane de première entrée demandant qu'un envoi soit traité comme du fret ou du courrier à haut risque (FCHR) conformément au point 6.8.7.2:

a) mettre en œuvre, à l'égard de l'envoi en cause, les contrôles de sûreté énumérés aux points 6.7.3 et 6.7.4 de l'annexe de la décision d'exécution C(2015) 8005, dans le cas d'un ACC3 ou d'un RA3 agréé pour la mise en œuvre de ces contrôles de sûreté;

b) veiller à ce qu'un ACC3 ou un RA3 agréé pour la mise en œuvre de ces contrôles de sûreté se conforme aux dispositions énoncées au point a). Les informations reçues par le bureau de douane de première entrée doivent être fournies dans le cas où l'envoi doit être confié ou a été confié à un autre exploitant, entité ou autorité aux fins de l'application des contrôles de sûreté. Cet exploitant, entité ou autorité doit veiller à la mise en œuvre des contrôles de sûreté visés au point a) et confirmer au transporteur aérien, à l'exploitant, à l'entité ou à la personne dont l'envoi a été reçu, tant la mise en œuvre de ces contrôles de sûreté que leurs résultats;

c) confirmer au bureau de douane de première entrée tant la mise en œuvre des contrôles de sûreté visés au point a) que les résultats de ces contrôles.

Les points a) et b) du premier alinéa ne s'appliquent pas dans le cas où les contrôles de sûreté demandés ont déjà été mis en œuvre. Toutefois, si des informations spécifiques concernant des menaces ne sont mises à disposition qu'après la mise en œuvre des contrôles de sûreté précédents, il peut être demandé au transporteur aérien, à l'exploitant, à l'entité ou à la personne de répéter les contrôles de sûreté en utilisant des moyens et des méthodes spécifiques et de fournir une confirmation comme énoncé au point c) du premier alinéa. Le transporteur aérien, l'exploitant ou la personne peut être informé de tout élément et information nécessaires pour atteindre efficacement l'objectif de sûreté.

6.8.7.4. Les transporteurs aériens, les exploitants, les entités ou les personnes d'un pays tiers autre que ceux énumérés à l'appendice 6-F et que l'Islande doivent, après réception d'une notification du bureau de douane de première entrée demandant qu'un envoi soit traité comme du fret ou du courrier à haut risque (FCHR) conformément au point 6.8.7.2:

a) mettre en œuvre, eu égard à l'envoi spécifique, au moins les contrôles de sûreté prévus à l'annexe 17 de l'OACI pour le fret ou le courrier à haut risque **;

b) veiller à ce que les exigences du point a) soient remplies par un opérateur, une entité ou une autorité agréé par l'autorité compétente appropriée dans le pays tiers pour l'exécution de ces contrôles de sûreté. Les informations reçues par le bureau de douane de première entrée doivent être fournies dans le cas où l'envoi doit être confié ou a été confié à un autre exploitant, entité ou autorité aux fins de l'application des contrôles de sûreté. Cet opérateur, entité ou autorité doit veiller à la mise en œuvre des contrôles de sûreté visés au point a) et confirmer au transporteur aérien, à l'exploitant, à l'entité ou à la personne dont l'envoi a été reçu, tant la mise en œuvre de ces contrôles de sûreté que leurs résultats;

c) confirmer au bureau de douane de première entrée tant la mise en œuvre des contrôles de sûreté visés au point a) que les résultats de ces contrôles.

Les points a) et b) du premier alinéa ne s'appliquent pas dans le cas où les contrôles de sûreté demandés ont déjà été mis en œuvre. Toutefois, si des informations spécifiques concernant des menaces ne sont mises à disposition qu'après la mise en œuvre des contrôles de sûreté précédents, il peut être demandé au transporteur aérien, à l'exploitant, à l'entité ou à la personne de répéter les contrôles de sûreté en utilisant des moyens et des méthodes spécifiques et de fournir une confirmation comme énoncé a point c) du premier paragraphe. Le transporteur aérien, l'exploitant, l'entité ou la personne peut être informé de tout élément et information nécessaires pour atteindre efficacement l'objectif de sûreté.

6.8.7.5. Au cours de la PLACI et lorsqu'il existe des motifs raisonnables, pour le bureau de douane de première entrée, de soupçonner qu'un envoi entrant sur le territoire douanier de l'Union par voie aérienne pourrait constituer une menace grave pour la sûreté, qui l'amène à émettre une notification de «non-chargement», cet envoi ne doit pas être chargé à bord d'un aéronef, ou être déchargé, selon le cas.

6.8.7.6. Le transporteur aérien, l'exploitant, l'entité ou la personne d'un pays tiers qui reçoit une notification du bureau de douane de première entrée demandant le non-chargement à bord d'un aéronef, conformément au point 6.8.7.5, doit:

a) veiller à ce que l'envoi en sa possession ne soit pas chargé à bord d'un aéronef ou soit immédiatement déchargé s'il se trouve déjà à bord de l'aéronef;

b) donner confirmation qu'il a satisfait à la demande du bureau de douane de première entrée sur le territoire douanier de l'Union;

c) coopérer avec les administrations compétentes de l'État membre du bureau de douane de première entrée;

d) informer l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation civile de l'État où se situe le transporteur aérien, l'exploitant, l'entité ou la personne qui reçoit la notification, et de l'État tiers où se situe actuellement l'envoi, s'il est différent.

6.8.7.7. Si l'envoi se trouve déjà auprès d'un autre transporteur aérien, exploitant ou entité le long de la chaîne d'approvisionnement, le transporteur aérien, l'exploitant, l'entité ou la personne recevant la notification de non-chargement prévue au point 6.8.7.5 doit immédiatement informer cet autre transporteur aérien, exploitant, entité ou personne qu'il doit:

a) veiller à la conformité avec les dispositions des points 6.8.7.6 a), c) et d);

b) confirmer l'application du point 6.8.7.6 b) au transporteur aérien, à l'entité ou à la personne qui a reçu la notification prévue au point 6.8.7.5.

6.8.7.8. Si l'aéronef est déjà en vol avec un envoi à bord pour lequel le bureau de douane de première entrée avait notifié, en application du point 6.8.7.5, une injonction de non-chargement, le transporteur aérien, l'exploitant, l'entité ou la personne qui reçoit doit immédiatement informer:

a) les administrations compétentes de l'État membre visé au point 6.8.7.6 c) aux fins de l'information et de la liaison avec les administrations compétentes de l'État membre de premier survol dans l'Union;

b) l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation civile du pays tiers où se situe le transporteur aérien, l'exploitant, l'entité ou la personne qui reçoit la notification, et du pays tiers d'où est parti le vol, s'il est différent.

6.8.7.9. Suite à la notification reçue du bureau de douane de première entrée qui a émis une notification telle que prévue au point 6.8.7.5, l'autorité compétente du même État membre doit, selon le cas, la mettre en œuvre ou veiller à sa mise en œuvre, ou coopérer dans le cadre de toute action ultérieure, notamment la coordination avec les autorités du pays tiers de départ et, le cas échéant, du ou des pays de transit et/ou de transfert, les protocoles d'urgence pertinents en matière de sûreté conformément au programme national de l'État membre en matière de sûreté de l'aviation civile et aux pratiques recommandées régissant la gestion des crises et la riposte aux actes d'intervention illicite.

6.8.7.10. Le transporteur aérien, l'exploitant, l'entité ou la personne d'un pays tiers qui reçoit une notification émise par l'autorité douanière d'un pays tiers mettant en œuvre un système d'informations anticipées sur les marchandises, avant chargement, conformément aux principes énoncés dans le cadre de normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes doit veiller à la mise en œuvre des exigences énoncées aux points 6.8.7.3 et 6.8.7.4 ainsi qu'aux points 6.8.7.6, 6.8.7.7 et 6.8.7.8.

Le présent point s'applique uniquement aux envois de fret ou de courrier remplissant l'un des critères suivants:

a) ils sont acheminés pour transit ou transfert dans un aéroport de l'Union avant d'atteindre la destination finale à un aéroport situé dans le pays tiers de l'autorité douanière de notification;

b) ils sont acheminés pour transit ou transfert dans un aéroport de l'Union avant un autre transit ou transfert dans un aéroport situé dans le pays tiers de l'autorité douanière de notification.

Aux fins des exigences énoncées aux points 6.8.7.6 c) et 6.8.7.8 a), le transporteur aérien, l'exploitant, l'entité ou la personne recevant la notification dans un pays tiers doit immédiatement informer les administrations compétentes de l'État membre de premier atterrissage dans l'Union.

Si l'aéronef est déjà en vol, les informations doivent être fournies aux autorités compétentes de l'État membre de premier survol dans l'Union, qui doit veiller à la mise en œuvre des actions visées au point 6.8.7.9 en coordination avec les administrations compétentes de l'État membre de premier atterrissage dans l'Union.

Les administrations compétentes de l'État membre de premier survol dans l'Union et de l'État membre de premier atterrissage dans l'Union doivent en informer leurs autorités douanières respectives.

---

* Règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015 complétant le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil au sujet des modalités de certaines dispositions du code des douanes de l'Union (JO L 343 du 29.12.2015, p. 1).

** Les transporteurs aériens, les exploitants et les entités en Islande appliquent les points 6.7.3 et 6.7.4 de l'annexe de la décision d'exécution C(2015) 8005.»

23) La phrase suivante est ajoutée au point 11.6.3.6:

«L'autorité compétente fournit aux validateurs qu'elle agrée les parties pertinentes de la législation et des programmes nationaux non publics visant les opérations et les zones à valider.»

24) Le point 11.6.3.8 est remplacé par le texte suivant:

«11.6.3.8. L'autorité compétente agissant en tant que validateur ne peut procéder à des validations à l'égard de transporteurs aériens, d'exploitants et d'entités placés sous sa responsabilité ou sous la responsabilité de l'autorité compétente d'un autre État membre que si cette autorité le lui demande ou la désigne expressément pour ce faire.»

25) Le point 11.6.3.11 suivant est ajouté:

«11.6.3.11. La durée de validité de l'agrément d'un validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne ne doit pas excéder cinq ans.»

26) Le point 11.6.4.1 est remplacé par le texte suivant:

«11.6.4.1. Un validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne:

a) ne doit pas être considéré comme agréé tant que les renseignements le concernant n'ont pas été saisis dans la "base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement";

b) doit recevoir une preuve de son statut de la part ou au nom de l'autorité compétente;

c) ne peut procéder à des validations de sûreté aérienne de l'Union européenne s'il dispose du statut de validateur de sûreté aérienne en application d'un régime équivalent en place dans un pays tiers ou une organisation internationale, sauf si le point 11.6.4.5 s'applique.

Les validateurs de sûreté aérienne de l'Union européenne énumérés dans la "base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement" pour le compte de l'autorité compétente ne peuvent procéder à des validations de transporteurs aériens, d'exploitants ou d'entités que sous la responsabilité de cette autorité compétente.»

27) Le point 11.6.5.6 est remplacé par le texte suivant:

«11.6.5.6. En principe, le rapport doit être rédigé en anglais et remis à l'autorité compétente en même temps qu'à l'entité validée dans un délai ne dépassant pas un mois après la vérification sur place.

L'autorité compétente doit évaluer le rapport de validation dans un délai ne dépassant pas six semaines à compter de sa réception.

Lorsque le rapport concerne un transporteur aérien, un exploitant ou une entité en cours de validation aux fins d'une désignation existante qui expire au-delà des délais visés aux paragraphes précédents, l'autorité compétente peut fixer un délai plus long pour mener à bien l'évaluation.

En pareil cas, et à moins que des informations complémentaires et des preuves documentaires supplémentaires ne soient nécessaires pour conclure l'évaluation, l'autorité compétente doit veiller à ce que la procédure soit achevée avant l'expiration de la validité du statut.

Dans les trois mois à compter de la date de réception du rapport, le validateur doit recevoir un retour d'information écrit concernant la qualité du rapport et, le cas échéant, formulant des recommandations et remarques que l'autorité compétente juge nécessaires. Le cas échéant, une copie de ce retour d'information doit être transmise à l'autorité compétente qui a agréé le validateur.

Aux fins de la désignation d'autres transporteurs aériens, exploitants ou entités comme prévu dans le présent règlement, une autorité compétente peut demander et doit obtenir, dans un délai de quinze jours, de la part de l'autorité compétente qui a rédigé un rapport de validation dans sa langue nationale ou qui a demandé au validateur qui procède à la validation de le faire, une copie du rapport de validation complet en langue anglaise.»

28) Le point 12.0.2.1 est remplacé par le texte suivant:

«12.0.2.1. Sous réserve des dispositions du point 12.0.5, les équipements de sûreté énumérés ci-après ne peuvent être installés après le 1er octobre 2020 que si un marquage "estampille UE" ou un statut "estampille UE en attente" comme visé au point 12.0.2.5 lui a été accordé:

a) portiques de détection de métaux (WTMD);

b) équipements de détection d'explosifs (EDS);

c) équipements de détection de traces d'explosifs (ETD);

d) équipements de détection d'explosifs liquides (LEDS);

e) détecteurs de métaux (MDE);

f) scanners de sûreté;

g) scanners de chaussures;

h) détecteurs de vapeurs d'explosifs (EVD).»

29) Le point 12.0.2.3 est remplacé par le texte suivant:

«12.0.2.3. Le marquage "estampille UE" doit être accordé aux équipements de sûreté testés par des centres d'essais qui mettent en œuvre des mesures de contrôle de qualité conformément au processus commun d'évaluation de la Conférence européenne de l'aviation civile sous la responsabilité de l'autorité compétente.»

30) Le point 12.0.5.3 est remplacé par le texte suivant:

«12.0.5.3. Le marquage "estampille UE" ne doit pas être automatiquement accordé aux équipements de sûreté agréés au niveau national sur la base du point 12.0.5.1. ou du point 12.0.5.2.»

31) Le point 12.3.1 suivant est ajouté:

«12.3.1. Tous les équipements installés à partir du 1er janvier 2023 au plus tard, destinés à être utilisés pour l'inspection/filtrage de fret et de courrier ainsi que de courrier de transporteur aérien et de matériel de transporteur aérien soumis à des contrôles de sûreté conformément au chapitre 6, doivent être multi-vues.

L'autorité compétente peut autoriser, pour des raisons objectives, l'utilisation des équipements d'imagerie radioscopique à simple vue installés avant le 1er janvier 2023 jusqu'aux dates suivantes:

a) pour les équipements d'imagerie radioscopique simple vue installés avant le 1er janvier 2016, jusqu'au 31 décembre 2025 au plus tard;

b) pour les équipements d'imagerie radioscopique simple vue installés à partir du 1er janvier 2016, pendant une période de dix ans maximum à compter de la date d'installation ou au plus tard jusqu'au 31 décembre 2027, la date la plus proche étant retenue.

L'autorité compétente doit informer la Commission lorsqu'elle applique les dispositions du deuxième alinéa.»

32) Le point 12.4.2 est remplacé par le texte suivant:

«12.4.2. **Normes applicables aux EDS**

12.4.2.1. Tous les équipements de détection d'explosifs (EDS) doivent satisfaire aux exigences suivantes:

a) les équipements installés avant le 1er septembre 2014 doivent satisfaire au minimum à la norme 2;

b) les équipements installés du 1er septembre 2014 au 31 août 2022 doivent satisfaire au minimum à la norme 3;

c) les équipements installés du 1er septembre 2022 au 31 août 2026 doivent satisfaire au minimum à la norme 3.1;

d) les équipements installés à partir du 1er septembre 2026 doivent être au moins conformes à la norme 3.2.

12.4.2.2. La norme 2 expire le 1er septembre 2021.

12.4.2.3. Aux fins de l'autorisation d'un prolongement de l'utilisation des EDS conformes à la norme 2, il faut distinguer quatre catégories d'aéroports:

a) catégorie I — aéroports ayant accueilli plus de 25 millions de passages en 2019;

b) catégorie II — aéroports assurant des services réguliers à destination d'au moins un des pays tiers énumérés à l'appendice 5-A du présent règlement, à l'exception du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord;

c) catégorie III — aéroports ayant enregistré le plus grand volume de trafic en 2019 dans chaque État membre lorsqu'ils ne figurent pas déjà dans la catégorie I ou II;

d) catégorie IV — autres aéroports.

12.4.2.4. L'autorité compétente peut autoriser l'utilisation des EDS conformes à la norme 2 après le 1er septembre 2021, conformément au tableau suivant:

	EDS conformes à la norme 2 installés avant le 1er janvier 2011	EDS conformes à la norme 2 installés entre le 1er janvier 2011 et le 1er septembre 2014
Aéroports de catégorie I	1er mars 2022	1er mars 2023
Aéroports de catégorie II ou III	1er septembre 2022	1er septembre 2023
Aéroports de catégorie IV	1er mars 2023	1er mars 2024

12.4.2.5. L'autorité compétente doit informer la Commission lorsqu'elle autorise le prolongement de l'utilisation d'EDS conformes à la norme 2 après le 1er septembre 2021.

12.4.2.6. Tous les EDS conçus pour l'inspection/filtrage des bagages de cabine doivent satisfaire au minimum à la norme C1.

12.4.2.7. Tous les EDS conçus pour l'inspection/filtrage des bagages de cabine contenant des ordinateurs portables et d'autres appareils électriques de grande taille doivent satisfaire au minimum à la norme C2.

12.4.2.8. Tous les EDS conçus pour l'inspection/filtrage des bagages de cabine contenant des ordinateurs portables, d'autres appareils électriques de grande taille et des liquides, aérosols et gels (LAG) doivent satisfaire au minimum à la norme C3.

12.4.2.9. Tous les EDS conformes à la norme C3 doivent être considérés comme équivalents aux LEDS conformes à la norme 2 pour l'inspection/filtrage des LAG.»