Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

►B

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

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

(JO L 299 du 14.11.2015, p. 1)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►M1	Règlement d'exécution (UE) 2015/2426 de la Commission du 18 décembre 2015	L 334	5	22.12.2015
►M2	Règlement d'exécution (UE) 2017/815 de la Commission du 12 mai 2017	L 122	1	13.5.2017
►M3	Règlement d'exécution (UE) 2017/837 de la Commission du 17 mai 2017	L 125	3	18.5.2017
►M4	Règlement d'exécution (UE) 2018/55 de la Commission du 9 janvier 2018	L 10	5	13.1.2018
►M5	Règlement d'exécution (UE) 2019/103 de la Commission du 23 janvier 2019	L 21	13	24.1.2019
►M6	modifié par le règlement d'exécution (UE) 2020/910 de la Commission du 30 juin 2020	L 208	43	1.7.2020
►M7	Règlement d'exécution (UE) 2019/413 de la Commission du 14 mars 2019	L 73	98	15.3.2019
►M8	Règlement d'exécution (UE) 2019/1583 de la Commission du 25 septembre 2019	L 246	15	26.9.2019
►M9	modifié par le règlement d'exécution (UE) 2020/910 de la Commission du 30 juin 2020	L 208	43	1.7.2020
►M10	Règlement d'exècution (UE) 2020/111 de la Commission du 13 janvier 2020	L 21	1	27.1.2020
►M11	Règlement d'exécution (UE) 2020/910 de la Commission du 30 juin 2020	L 208	43	1.7.2020
►M12	Règlement d'exécution (UE) 2021/255 de la Commission du 18 février 2021	L 58	23	19.2.2021
►M13	Règlement d'exécution (UE) 2022/421 de la Commission du 14 mars 2022	L 87	1	15.3.2022
►M14	Règlement d'exécution (UE) 2022/463 de la Commission du 22 mars 2022	L 94	3	23.3.2022

Rectifié par:

►C1 Rectificatif, JO L 165 du 23.6.2016, p. 23 (2015/1998)

►C2 Rectificatif, JO L 203 du 9.6.2021, p. 17 (2021/255)

►C3 Rectificatif, JO L 241 du 8.7.2021, p. 25 (2015/1998)

▼B

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

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

Article premier

Les mesures détaillées de mise en œuvre des normes de base communes visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite mettant en péril la sûreté de celle-ci, visées à l'article 4, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 300/2008, et les mesures de portée générale complétant les normes de base communes, visées à l'article 4, paragraphe 2, dudit règlement, figurent à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le règlement (UE) n° 185/2010 est abrogé. Les références faites au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement.

Article 3

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

Il est applicable à partir du 1er février 2016.

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

▼B

ANNEXE

1. SÛRETÉ DANS LES AÉROPORTS

1.0. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

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

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

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

▼M2

1.0.3. Sans préjudice des critères conditionnant les dérogations définies dans la partie K de l'annexe du règlement (CE) n° 272/2009 de la Commission ([1]), l'autorité compétente peut admettre des procédures spéciales de sûreté ou des exemptions en relation avec la protection et la sûreté des zones côté piste dans les aéroports les jours où il n'y a pas plus d'un aéronef à charger, décharger, embarquer ou débarquer à tout moment dans la partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé ou dans un aéroport hors du champ d'application du point 1.1.3.

▼B

1.0.4. Aux fins de la présente annexe, on entend par «objets transportés par des personnes autres que des passagers» des biens destinés à l'usage personnel de la personne qui les transporte.

1.0.5. Les références aux pays tiers dans le présent chapitre et, le cas échéant, dans la décision d'exécution C(2015) 8005 final de la Commission ([2]), comprennent les autres pays et territoires auxquels, en vertu de l'article 355 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le titre VI de la troisième partie dudit traité ne s'applique pas.

▼M8

1.0.6. L'autorité compétente établit et met en œuvre des procédures pour partager des informations de manière pratique et opportune, selon qu'il convient, avec les autres autorités et agences nationales, les exploitants d'aéroport, les transporteurs aériens et les autres entités concernées, afin de les aider à effectuer des évaluations des risques efficaces concernant leurs opérations.

▼B

1.1. EXIGENCES EN MATIÈRE DE PLANIFICATION AÉROPORTUAIRE

1.1.1. **Limites**

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

([1]) règlement (CE) n° 272/2009 de la Commission du 2 avril 2009 complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile figurant à l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 91 du 3.4.2009, p. 7).

([2]) Décision d'exécution C(2015) 8005 final de la Commission définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation contenant des informations visées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008, et abrogeant la décision (2010) 774 du 13 avril 2010.

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼M2

1.1.3.1. Des parties critiques doivent être établies dans les aéroports où plus de 60 personnes détiennent une carte d'identification aéroportuaire (titre de circulation aéroportuaire) donnant accès aux zones de sûreté à accès réglementé.

▼B

1.1.3.2. Les parties critiques doivent comprendre au moins les éléments suivants:

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

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

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

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

▼M5

1.1.3.4. Une fouille de sûreté des parties critiques qui pourraient avoir été contaminées doit être réalisée dès que possible afin d'obtenir l'assurance raisonnable qu'elles ne contiennent pas d'articles prohibés, chaque fois qu'ont eu accès à des parties critiques:

a) des personnes qui n'ont pas été soumises à une inspection/filtrage;

b) des passagers et des membres d'équipage en provenance de pays tiers ne figurant pas sur la liste de l'appendice 4-B, ou

▼M5

c) des passagers et des membres d'équipage en provenance d'aéroports de l'Union lorsque l'État membre concerné a dérogé aux normes de base communes conformément à l'article 1er du règlement (UE) no 1254/2009 de la Commission [1], à moins qu'ils ne soient accueillis dès leur arrivée et accompagnés jusqu'à la sortie desdites zones conformément au point 1.2.7.3.

Les dispositions du présent point seront réputées satisfaites dans le cas d'aéronefs soumis à une fouille de sûreté, et elles ne s'appliquent pas lorsque des personnes relevant des points 1.3.2 et 4.1.1.7 ont eu accès à des parties critiques.

En ce qui concerne les points b) et c), la présente disposition doit uniquement s'appliquer aux parties critiques qui sont utilisées pour les bagages de soute ayant été soumis à une inspection/filtrage et/ou pour les passagers en partance ayant été soumis à une inspection/filtrage qui ne partent pas à bord du même avion que ces passagers et membres d'équipage.

▼B

1.2. CONTRÔLE DES ACCÈS

1.2.1. **Accès au côté piste**

1.2.1.1. L'accès au côté piste n'est autorisé qu'aux personnes et aux véhicules qui ont une raison légitime de s'y trouver. Les visites guidées de l'aéroport accompagnées par des personnes autorisées seront réputées avoir une raison légitime.

1.2.1.2. Toute personne doit être munie d'une autorisation pour se voir autoriser l'accès au côté piste.

1.2.1.3. Tout véhicule doit afficher un laissez-passer pour se voir autoriser l'accès au côté piste.

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

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

1.2.2.1. L'accès aux zones de sûreté à accès réglementé n'est autorisé qu'aux personnes et aux véhicules qui ont une raison légitime de s'y trouver. Les visites guidées de l'aéroport accompagnées par des personnes autorisées seront réputées avoir une raison légitime.

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

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

b) une carte d'identification de membre d'équipage (certificat de membre d'équipage) valable; ou

c) une carte d'identification aéroportuaire valable; ou

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

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

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

1.2.2.3. Pour se voir autoriser l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé, tout véhicule doit afficher un laissez-passer en cours de validité.

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

[1] Règlement (UE) no 1254/2009 de la Commission du 18 décembre 2009 fixant les critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile et d'adopter d'autres mesures de sûreté (JO L 338 du 19.12.2009, p. 17).

▼B

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

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

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

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

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

L'autorité compétente peut définir, dans son programme national de sûreté de l'aviation civile, que la limitation à une seule personne à la fois au titre du point a) ne s'applique pas aux points d'accès utilisés exclusivement par les agents des services répressifs.

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

1.2.2.7. L'accès aux zones de sûreté à accès réglementé doit également être soumis aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

▼M5

1.2.3. **Exigences applicables aux cartes d'identification de membre d'équipage (certificats de membre d'équipage) de l'Union et aux cartes d'identification aéroportuaires (titres de circulation aéroportuaires)**

1.2.3.1. Toute carte d'identification de membre d'équipage d'un membre d'équipage employé par un transporteur aérien de l'Union et toute carte d'identification aéroportuaire ne peuvent être délivrées qu'à une personne ayant un besoin opérationnel et ayant passé avec succès une vérification renforcée de ses antécédents conformément au point 11.1.3.

1.2.3.2. Les cartes d'identification de membre d'équipage et les cartes d'identification aéroportuaires doivent être délivrées pour une période ne dépassant pas cinq années.

1.2.3.3. La carte d'identification d'une personne ayant échoué à une vérification renforcée de ses antécédents doit être immédiatement désactivée ou retirée, selon le cas, et renvoyée à l'autorité compétente, à l'exploitant ou à l'entité qui l'a délivrée, selon le cas.

1.2.3.4. La carte d'identification doit être portée en permanence à un endroit visible, au moins tant que le titulaire se trouve dans des zones de sûreté à accès réglementé.

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

1.2.3.5. La carte d'identification doit être retournée immédiatement dans les cas suivants:

a) à la demande de l'autorité compétente, de l'opérateur ou de l'entité qui l'a délivrée, selon le cas;

b) à la fin de l'emploi;

c) lors d'un changement d'employeur;

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

e) à l'expiration de la carte d'identification;

f) lors du retrait de la carte d'identification.

1.2.3.6. La perte, le vol ou le non-retour d'une carte d'identification doivent être immédiatement notifiés à l'entité qui l'a délivrée.

▼M5

1.2.3.7. Toute carte d'identification électronique doit être immédiatement désactivée à son retour, son expiration, son retrait ou en cas de notification de perte, de vol ou de non-retour.

▼B

1.2.4. **Exigences supplémentaires applicables aux cartes d'identification de membre d'équipage (certificats de membre d'équipage) de l'Union**

1.2.3.1. Toute carte d'identification de membre d'équipage d'un membre d'équipage employé par un transporteur aérien de l'Union doit comporter:

a) le nom et la photographie du titulaire; et

b) le nom du transporteur aérien; et

c) le terme anglais «crew»; et

d) la date d'expiration.

1.2.5. **Exigences supplémentaires applicables aux cartes d'identification aéroportuaires (titres de circulation aéroportuaires)**

1.2.5.1. Toute carte d'identification aéroportuaire doit comporter:

a) le nom et la photographie du titulaire; et

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

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

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

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

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

1.2.5.2. Afin d'empêcher l'utilisation frauduleuse des cartes d'identification aéroportuaires, un système doit être mis en place pour obtenir l'assurance raisonnable que toute tentative d'utilisation de cartes perdues, volées ou non retournées sera détectée. Des mesures appropriées doivent être prises dès qu'une telle tentative est détectée.

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

1.2.6.1. Tout laissez-passer pour véhicule ne peut être délivré que lorsqu'un besoin opérationnel a été établi.

1.2.6.2. Tout laissez-passer pour véhicule doit concerner un véhicule déterminé et afficher:

a) les zones auxquelles ce véhicule peut accéder; et

b) la date d'expiration.

▼M2

_____

1.2.6.3. Tout laissez-passer électronique pour véhicule doit soit:

a) être fixé sur le véhicule de manière à garantir qu'il n'est pas transférable; soit

▼M5

b) être associé à la société ou à la personne qui utilise le véhicule immatriculé dans une base de données d'immatriculation des véhicules sécurisée.

▼M2

Les laissez-passer électroniques pour véhicule ne sont pas tenus d'afficher les zones auxquelles le véhicule peut accéder ni de la date d'expiration, pour autant que ces informations soient lisibles par voie électronique et soient contrôlées avant de donner accès aux zones de sûreté à accès réglementé. ►M5 Les laissez-passer électroniques pour véhicule doivent également être lisibles par voie électronique dans le côté piste. ◄

▼B

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

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

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

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

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

1.2.6.6. La perte, le vol ou le non-retour d'un laissez-passer pour véhicule doivent être immédiatement notifiés à l'entité qui l'a délivré.

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

1.2.6.8. Afin d'empêcher l'utilisation frauduleuse des laissez-passer pour véhicule, un système doit être mis en place pour obtenir l'assurance raisonnable que toute tentative d'utilisation des laissez-passer perdus, volés ou non retournés sera détectée Des mesures appropriées doivent être prises dès qu'une telle tentative est détectée.

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

1.2.7. **Accès accompagné**

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

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

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

c) les zones désignées pour les équipages; et

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

1.2.7.2. À titre exceptionnel, une personne peut être exemptée des exigences prévues au point 1.2.5.1 ainsi que des obligations concernant les vérifications de ses antécédents, à condition d'être accompagnée en permanence dans les zones de sûreté à accès réglementé. Une personne peut être exemptée de l'obligation d'être accompagnée si elle est munie d'une autorisation et est titulaire d'une carte d'identification aéroportuaire valable.

1.2.7.3. Un accompagnant doit:

a) détenir une carte d'identification valable telle que visée aux points 1.2.2.2 c), d) ou e); et

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

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

d) obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun manquement à la sûreté n'est commis par la ou les personnes accompagnées.

1.2.7.4. Un véhicule peut être exempté des exigences prévues au point 1.2.6 à condition d'être accompagné en permanence côté piste.

1.2.7.5. Lorsqu'un passager ne voyage pas dans le cadre d'un contrat de transport aérien donnant lieu à la délivrance d'une carte d'embarquement ou d'un document équivalent, un membre d'équipage accompagnant ce passager peut être exempté des exigences prévues au point 1.2.7.3 a).

▼B

1.2.8. **Autres exemptions**

Les autres exemptions doivent être soumises aux dispositions prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

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

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

1.3.1.1. Les personnes autres que les passagers doivent être soumises à une inspection/filtrage à l'aide d'un des moyens suivants:

a) palpation/fouille manuelle;

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

c) chiens détecteurs d'explosifs;

d) équipement de détection de traces d'explosifs (ETD);

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

▼M5

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

g) détecteurs de métaux pour chaussures (SMD);

h) détecteurs d'explosifs pour chaussures (SED).

Les détecteurs de métaux pour chaussures (SMD) et les détecteurs d'explosifs pour chaussures (SED) ne peuvent être utilisés que comme moyens complémentaires d'inspection/filtrage.

▼B

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

▼M5

1.3.1.3. Les chiens détecteurs d'explosifs, les équipements de détection de traces d'explosifs (ETD) et l'association d'un équipement de détection de traces d'explosifs (ETD) avec un détecteur d'explosifs pour chaussures (SED) ne peuvent être utilisés que comme moyens complémentaires d'inspection/filtrage des personnes autres que les passagers ou en alternance imprévisible avec la palpation, la palpation associée à un détecteur de métaux pour chaussures (SMD), le franchissement d'un portique de détection de métaux (WTMD) ou le scanner de sûreté.

▼B

1.3.1.4. Les objets transportés par des personnes autres que les passagers doivent être soumis à une inspection/filtrage à l'aide d'un des moyens suivants:

a) palpation/fouille manuelle;

b) équipement d'imagerie radioscopique;

c) équipement de détection d'explosifs (EDS);

d) chiens détecteurs d'explosifs;

e) équipement de détection de traces d'explosifs (ETD).

1.3.1.5. Les points 4.1.2.4 à 4.1.2.7 et 4.1.2.11 s'appliquent à l'inspection/filtrage des articles transportés par des personnes autres que les passagers.

1.3.1.6. Les chiens détecteurs d'explosifs et l'équipement de détection de traces d'explosifs ne peuvent être utilisés que comme moyens complémentaires d'inspection/filtrage des articles transportés par des personnes autres que les passagers ou en alternance imprévisible avec la palpation/fouille manuelle, l'équipement d'imagerie radioscopique ou l'équipement de détection d'explosifs.

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

▼M2

1.3.1.8. Les animaux utilisés pour des besoins opérationnels et conduits par une personne titulaire d'une carte d'identification aéroportuaire valable sont soumis à un contrôle visuel avant de se voir autoriser l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé.

▼M2

1.3.1.9. L'inspection/filtrage de personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent est également soumise aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

▼B

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

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

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

1.3.2.3. Les exemptions et les procédures spéciales d'inspection/filtrage sont également soumises aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

1.4. CONTRÔLE DES VÉHICULES

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

1.4.1.1. Tous les véhicules doivent être contrôlés avant d'entrer dans des parties critiques. Ils doivent être protégés des actes d'intervention illicite pendant la période qui suit le contrôle et précède l'entrée dans les parties critiques.

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

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

1.4.1.4. Les véhicules qui pénètrent dans des parties critiques sont également soumis aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

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

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

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

1.4.2.3. Les véhicules qui pénètrent dans des zones de sûreté à accès réglementé autres que les parties critiques sont également soumis aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

1.4.3. **Méthodes de contrôle**

1.4.3.1. Une palpation/fouille manuelle doit consister en une vérification manuelle approfondie des parties sélectionnées, y compris de leur contenu, afin d'obtenir l'assurance raisonnable qu'elles ne contiennent pas d'articles prohibés.

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

a) chiens détecteurs d'explosifs; et

b) équipement de détection de traces d'explosifs (ETD).

1.4.3.3. Les méthodes de contrôle sont également soumises aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

▼B

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

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

1.4.4.2. Les exemptions et les procédures spéciales de contrôle sont également soumises aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

1.5. SURVEILLANCE, RONDES ET AUTRES CONTRÔLES PHYSIQUES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.5.3. La surveillance et les rondes ne doivent pas suivre un schéma prévisible. La validité des cartes d'identification doit être contrôlée par sondage.

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

1.6. ARTICLES PROHIBÉS

1.6.1. Les personnes autres que les passagers ne doivent être pas autorisées à transporter les articles énumérés à l'appendice 1-A dans les zones de sûreté à accès réglementé.

1.6.2. Une dérogation au point 1.6.1 peut être accordée seulement si la personne est autorisée à transporter des articles prohibés dans les zones de sûreté à accès réglementé pour s'acquitter de tâches essentielles au fonctionnement des installations aéroportuaires ou de l'aéronef ou pour accomplir des fonctions en vol.

1.6.3. Afin de permettre la réconciliation de la personne autorisée à transporter un ou plusieurs articles parmi ceux énumérés dans l'appendice 1-A avec l'article transporté:

▼B

a) la personne doit détenir une autorisation et l'avoir avec elle. L'autorisation doit être mentionnée soit sur la carte d'identification qui donne accès aux zones de sûreté à accès réglementé, soit sur une déclaration écrite distincte. L'autorisation doit indiquer quel ou quels articles peuvent être transportés, en mentionnant soit une catégorie, soit un article spécifique. Si l'autorisation est mentionnée sur la carte d'identification, elle doit être reconnaissable en fonction du besoin d'en connaître; ou

b) un système doit être mis en place au point de contrôle de sûreté pour indiquer quelles personnes sont autorisées à transporter quel(s) article(s), en mentionnant soit une catégorie d'article, soit un article spécifique.

▼M2

1.6.4. La réconciliation doit être effectuée avant que la personne ne soit autorisée à transporter le ou les articles concernés à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé et à la demande de personnes effectuant la surveillance ou des rondes en vertu du point 1.5.1. c).

▼B

1.6.5. Les articles énumérés à l'appendice 1-A peuvent être stockés dans une zone de sûreté à accès réglementé à condition qu'ils soient conservés dans un endroit sûr. Les articles énumérés aux points c), d) et e) de l'appendice 4-C peuvent être conservés dans une zone de sûreté à accès réglementé à condition qu'ils ne soient pas accessibles aux passagers.

▼M8

1.7. IDENTIFICATION DES DONNÉES ET SYSTÈMES DE TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION CRITIQUES POUR L'AVIATION CIVILE ET PROTECTION DE CES DONNÉES ET SYSTÈMES CONTRE LES CYBERMENACES

1.7.1. L'autorité compétente veille à ce que les exploitants d'aéroport, les transporteurs aériens et les entités tels que définis dans le programme national de sûreté de l'aviation civile identifient et protègent leurs données et systèmes de technologies de l'information et de la communication critiques contre les cyberattaques pouvant affecter la sûreté de l'aviation civile.

1.7.2. Les exploitants d'aéroport, les transporteurs aériens et les entités déterminent dans leur programme de sûreté, ou tout document pertinent référencé dans le programme de sûreté, les données et systèmes de technologies de l'information et de la communication critiques décrits au point 1.7.1.

Le programme de sûreté, ou tout document pertinent référencé dans le programme de sûreté, détaille les mesures de protection contre les cyberattaques décrites au point 1.7.1, de détection de ces attaques, de réaction à celles-ci et de rétablissement après celles-ci.

1.7.3. Les mesures détaillées visant à protéger ces systèmes et données contre toute intervention illicite sont définies, mises au point et appliquées conformément à une évaluation des risques effectuée par l'exploitant de l'aéroport, le transporteur aérien ou l'entité, selon le cas.

1.7.4. Lorsqu'une autorité ou une agence spécifique est compétente pour les mesures liées aux cybermenaces à l'intérieur d'un même État membre, cette autorité ou agence peut être désignée comme compétente pour la coordination et/ou le suivi des dispositions du présent règlement relatives à la cybersécurité.

▼M8

1.7.5. Lorsque les exploitants d'aéroport, les transporteurs aériens et les entités tels que définis dans le programme national de sûreté de l'aviation civile sont soumis à des exigences distinctes en matière de cybersécurité découlant d'autres législations de l'Union européenne ou nationales, l'autorité compétente peut remplacer la conformité aux exigences du présent règlement par le respect des éléments figurant dans les autres législations de l'Union européenne ou nationales. L'autorité compétente se concerte avec les autres autorités compétentes pour garantir la coordination ou la compatibilité des régimes de surveillance.

▼B

APPENDICE 1-A

PERSONNES AUTRES QUE LES PASSAGERS

LISTE DES ARTICLES PROHIBÉS

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

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

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

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

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

— pistolets lance-fusées et pistolets starter,

— arcs, arbalètes et flèches,

— harpons et fusils à harpon,

— frondes et lance-pierres;

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

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

— assommoirs et pistolets d'abattage des animaux,

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

▼B

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

— munitions,

— amorces,

— détonateurs et cordeaux détonants,

— copies ou imitations d'engins explosifs,

— mines, grenades et autres explosifs militaires,

— feux d'artifice et autres articles pyrotechniques,

— bombes et cartouches fumigènes,

— dynamite, poudre et explosifs plastiques;

d) tout autre équipement susceptible, ou apparaissant comme susceptible, d'être utilisé pour occasionner des blessures graves et qui n'est généralement pas utilisé dans les zones de sûreté à accès réglementé, notamment les équipements d'arts martiaux, les épées, les sabres, etc.

2. ZONES DÉLIMITÉES DES AÉROPORTS

Aucune disposition dans le présent règlement.

3. SÛRETÉ DES AÉRONEFS

3.0. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

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

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

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

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

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

▼M2

3.0.6. La liste des articles prohibés pour les fouilles de sûreté des parties intérieures d'un aéronef est la même que celle qui figure à l'appendice 1-A. Les engins explosifs et incendiaires assemblés doivent être considérés comme des articles prohibés pour les fouilles de sûreté des parties extérieures d'un aéronef.

3.0.7. Aux fins du présent chapitre, on entend par «panneaux et trappes de service de l'aéronef» les compartiments et points d'accès extérieurs d'un aéronef qui sont munis de poignées externes ou de panneaux à boucles de retenue externes et qui sont couramment utilisés pour fournir les services d'assistance en escale.

3.0.8. Les références aux pays tiers dans le présent chapitre et dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission comprennent les autres pays et territoires auxquels, en vertu de l'article 355 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le titre VI de la troisième partie dudit traité ne s'applique pas.

▼B

3.1. FOUILLE DE SÛRETÉ DES AÉRONEFS

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

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

3.1.1.2. Une fouille de sûreté d'un aéronef doit consister en un contrôle de parties déterminées d'un aéronef qui sont définies dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

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

3.1.1.4. Un aéronef arrivant en provenance d'un État membre où il était en transit après être arrivé en provenance d'un pays tiers ne figurant pas sur la liste de l'appendice 3-B doit être considéré comme un aéronef en provenance d'un pays tiers.

3.1.1.5. L'opportunité d'une fouille de sûreté d'un aéronef est également soumise aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

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

Les modalités de la fouille de sûreté d'un aéronef doivent être soumises aux dispositions prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

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

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

a) numéro du vol; et

b) origine du vol précédent.

Lorsqu'une fouille de sûreté d'un aéronef a été effectuée, les informations suivantes doivent être ajoutées:

c) date et heure d'exécution de la fouille de sûreté de l'aéronef; et

d) nom et signature de la personne responsable de l'exécution de la fouille de sûreté de l'aéronef.

▼M5

L'enregistrement des informations prévu ci-dessus peut être conservé sous forme électronique.

▼B

3.2. PROTECTION DES AÉRONEFS

3.2.1. **Protection des aéronefs — Généralités**

3.2.1.1. Quel que soit l'emplacement où stationne un aéronef dans un aéroport, chacune de ses portes externes doit être protégée contre tout accès non autorisé par l'une des mesures suivantes:

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

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

▼B

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

d) disposer d'un système d'accès électronique par carte d'identification aéroportuaire pour toutes les portes menant directement à la passerelle d'embarquement adjacente à une porte d'aéronef ouverte, qui permet uniquement l'accès des personnes formées conformément au point 11.2.3.7. Ces personnes doivent veiller à empêcher tout accès non autorisé pendant qu'elles utilisent la porte.

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

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

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

a) être rendue inaccessible en retirant les moyens d'accès; ou

b) être scellée; ou

c) être verrouillée; ou

d) être sous surveillance.

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

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

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

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

3.2.2.5. La protection des aéronefs aux portes extérieures fermées qui se trouvent dans une partie autre qu'une partie critique est également soumise aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

APPENDICE 3-A

FOUILLE DE SÛRETÉ DES AÉRONEFS

Les dispositions détaillées relatives à la fouille de sûreté d'un aéronef sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

▼M7

APPENDICE 3-B

SÛRETÉ DES AÉRONEFS

PAYS TIERS, AINSI QUE LES AUTRES PAYS ET TERRITOIRES AUXQUELS, EN VERTU DE L'ARTICLE 355 DU TRAITÉ SUR LE FONCTIONNEMENT DE L'UNION EUROPÉENNE, LE TITRE VI DE LA TROISIÈME PARTIE DUDIT TRAITÉ NE S'APPLIQUE PAS, QUI SONT RECONNUS COMME APPLIQUANT DES NORMES DE SÛRETÉ ÉQUIVALENTES AUX NORMES DE BASE COMMUNES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

En ce qui concerne la sûreté des aéronefs, les pays tiers suivants, ainsi que les autres pays et territoires auxquels, en vertu de l'article 355 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le titre VI de la troisième partie dudit traité ne s'applique pas, sont reconnus comme appliquant des normes de sûreté équivalentes aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile:

▼M7

Canada

Îles Féroé, pour l'aéroport de Vagar

Groenland, pour l'aéroport de Kangerlussuaq

Guernesey

Île de Man

Jersey

Monténégro

▼M13

République de Serbie, pour l'aéroport Nikola Tesla de Belgrade

▼M7

République de Singapour, pour l'aéroport de Changi

▼M13

État d'Israël, pour l'aéroport international Ben Gourion

▼M7

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

États-Unis d'Amérique

Si la Commission dispose d'informations indiquant que les normes de sûreté qui sont appliquées par le pays tiers ou un autre pays ou territoire concerné et qui ont une incidence significative sur les niveaux généraux de sûreté aérienne dans l'Union ne sont plus équivalentes aux normes de base communes de l'Union, elle doit en informer immédiatement les autorités compétentes des États membres.

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

▼B

4. PASSAGERS ET BAGAGES DE CABINE

4.0. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

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

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

▼M5

4.0.3. Les passagers et leurs bagages de cabine en provenance d'un État membre où l'aéronef était en transit après être arrivé d'un pays tiers ne figurant pas sur la liste de l'appendice 4-B, ou d'un aéroport de l'Union lorsque l'État membre concerné a dérogé aux normes de base communes conformément à l'article 1er du règlement (UE) n° 1254/2009, doivent être considérés comme des passagers et des bagages de cabine en provenance d'un pays tiers, sauf confirmation que ces passagers et leurs bagages de cabine ont été soumis à une inspection/filtrage conformément au présent chapitre.

▼B

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

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

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

▼B

c) «équipement de détection d'explosifs liquides» (LEDS): un équipement permettant de détecter les matières dangereuses conforme aux dispositions du point 12.7 de l'annexe de la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

4.0.5. Les références aux pays tiers dans le présent chapitre et, le cas échéant, dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission, comprennent les autres pays et territoires auxquels, en vertu de l'article 355 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le titre VI de la troisième partie dudit traité ne s'applique pas.

▼M5

4.0.6. Les passagers et leurs bagages de cabine en provenance d'un aéroport de l'Union lorsque l'État membre concerné a dérogé aux normes de base communes conformément à l'article 1er du règlement (UE) no 1254/2009 doivent être considérés comme des passagers et des bagages de cabine en provenance d'un pays tiers, sauf confirmation que ces passagers et leurs bagages de cabine ont été soumis à une inspection/filtrage conformément au présent chapitre.

▼B

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

4.1.1. **Inspection/filtrage des passagers**

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

4.1.1.2. L'inspection/filtrage des passagers doit être réalisée selon une des méthodes suivantes au moins:

a) palpation/fouille manuelle;

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

c) chiens détecteurs d'explosifs;

d) équipement de détection de traces d'explosifs (ETD);

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

▼M5

f) équipement de détection de traces d'explosifs en combinaison avec des détecteurs de métaux portatifs;

g) détecteurs de métaux pour chaussures (SMD);

h) détecteurs d'explosifs pour chaussures (SED).

▼B

Lorsque l'opérateur ne peut déterminer si un passager transporte ou non des articles prohibés, celui-ci doit être interdit d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé ou être une nouvelle fois soumis à une inspection/filtrage, à la satisfaction de l'opérateur.

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

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

4.1.1.5. Les détecteurs de métaux portatifs ne peuvent être utilisés que comme moyens complémentaires d'inspection/filtrage. Ils ne doivent pas remplacer une palpation/fouille manuelle.

▼B

4.1.1.6. Lorsque le transport d'un animal vivant est autorisé dans la cabine d'un aéronef, cet animal doit être soumis à une inspection/filtrage comme un passager ou comme un bagage de cabine.

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

4.1.1.8. L'inspection/filtrage des passagers est également soumise aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

▼M5

4.1.1.9. Les chiens détecteurs d'explosifs, les équipements de détection de traces d'explosifs (ETD), les détecteurs de métaux pour chaussures (SMD) et les détecteurs d'explosifs pour chaussures (SED) ne peuvent être utilisés que comme moyens complémentaires d'inspection/filtrage.

▼B

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

a) les ►C1 scanners de sûreté ◄ ne doivent effectuer aucun stockage ni aucune conservation, copie, impression ou récupération d'images. Une image générée lors de l'inspection/filtrage peut cependant être conservée pendant la durée nécessaire à son analyse par l'examinateur humain; elle doit être effacée dès qu'il est établi que le passager ne porte aucun objet constituant une menace. Tout accès non autorisé à une telle image et toute utilisation non autorisée de celle-ci sont prohibés et doivent être empêchés;

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

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

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

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

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

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

Tout passager doit être en droit de s'opposer à une inspection/filtrage au moyen d'un scanner de sûreté. Il doit alors être soumis à l'inspection/filtrage à l'aide d'une méthode d'inspection/filtrage alternative comprenant au moins une palpation/fouille manuelle, conformément à l'appendice 4-A de la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission. Lorsque l'alarme d'un scanner de sûreté se déclenche, la cause doit en être trouvée.

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

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

▼B

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

4.1.2.1. Avant l'inspection/filtrage, les ordinateurs portables et les autres appareils électriques de grande taille doivent être retirés des bagages de cabine et inspectés séparément, sauf si les bagages de cabine sont soumis à une inspection/filtrage au moyen d'un équipement de détection d'explosifs (EDS) satisfaisant au minimum à la norme C2.

4.1.2.2. Dans tous les aéroports, l'entité compétente doit soumettre à inspection/filtrage, à l'entrée dans la zone de sûreté à accès réglementé, au moins les LAG achetés dans un aéroport ou à bord d'un aéronef et contenus dans un sac à témoin d'intégrité scellé contenant une preuve suffisante et visible que l'achat a été effectué dans la partie côté piste d'un aéroport ou à bord d'un aéronef, ainsi que les LAG destinés à être utilisés au cours du voyage à des fins médicales ou répondant à un besoin diététique spécial, y compris les aliments pour bébé.

Avant l'inspection/filtrage, les LAG doivent être retirés des bagages de cabine et inspectés séparément des autres bagages de cabine, sauf si l'équipement utilisé pour l'inspection/filtrage des bagages de cabine permet l'inspection de plusieurs contenants de LAG fermés laissés à l'intérieur des bagages.

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

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

b) tous les autres LAG, y compris les STEB contenant des LAG.

Les autorités compétentes, les compagnies aériennes et les aéroports doivent dûment informer les passagers des procédures d'inspection/filtrage des LAG applicables dans leurs aéroports.

4.1.2.3. L'inspection/filtrage des bagages de cabine doit être réalisée selon une des méthodes suivantes au moins:

a) palpation/fouille manuelle;

b) équipement d'imagerie radioscopique;

c) équipement de détection d'explosifs (EDS);

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

e) équipement de détection de traces d'explosifs (ETD).

Lorsque l'opérateur ne peut déterminer si un bagage de cabine contient ou non des articles prohibés, celui-ci doit être refusé ou être une nouvelle fois soumis à une inspection/filtrage, à la satisfaction de l'opérateur.

4.1.2.4. Toute fouille manuelle de bagages de cabine doit consister en une ►C1 vérification manuelle des bagages ◄, y compris de leur contenu, afin d'obtenir l'assurance raisonnable qu'ils ne contiennent pas d'articles prohibés.

4.1.2.5. Lorsqu'un équipement d'imagerie radioscopique ou de détection d'explosifs est utilisé, chaque image doit être visionnée par l'opérateur ou être analysée par un logiciel de validation automatique (ACS, Auto Clear Software).

▼B

4.1.2.6. Lorsqu'un équipement d'imagerie radioscopique ou de détection d'explosifs est utilisé, la cause de tout signal d'alarme doit être trouvée, à la satisfaction de l'opérateur, afin d'obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est transporté dans la zone de sûreté à accès réglementé ni à bord d'un aéronef.

4.1.2.7. Lorsqu'un équipement d'imagerie radioscopique ou de détection d'explosifs est utilisé, tout article dont la densité gêne l'analyse de son contenu par l'opérateur doit être retiré du bagage. Le bagage doit être inspecté une nouvelle fois et l'article doit être inspecté séparément comme un bagage de cabine.

4.1.2.8. Tout bagage dont il apparaît qu'il contient un appareil électrique de grande taille doit être inspecté une nouvelle fois après que l'appareil en question en a été retiré et que celui-ci a été inspecté séparément, à moins que les bagages de cabine n'aient été soumis à l'inspection/filtrage au moyen d'un équipement de détection d'explosifs satisfaisant au minimum à la norme C2.

4.1.2.9. Les chiens détecteurs d'explosifs et les équipements de détection de traces d'explosifs ne peuvent être utilisés que comme moyens complémentaires d'inspection/filtrage.

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

4.1.2.11. Les personnes effectuant l'inspection/filtrage des bagages de cabine au moyen d'un équipement d'imagerie radioscopique ou d'un équipement de détection d'explosifs ne doivent normalement pas consacrer plus de 20 minutes d'affilée à l'examen d'images. Après chacune de ces périodes, l'opérateur ne doit pas examiner d'images pendant au moins 10 minutes. Cette exigence s'applique uniquement si les images à examiner se présentent sous la forme d'un flux ininterrompu.

Les opérateurs assurant l'inspection/filtrage des bagages de cabine doivent être placés sous l'autorité d'un superviseur chargé d'optimiser la composition, la qualité du travail, la formation, l'assistance et l'évaluation de l'équipe.

4.1.2.12. L'inspection/filtrage des ►C1 bagages de cabine ◄ est également soumise aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

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

▼M5

4.1.3.1. Les LAG transportés par des passagers peuvent être exemptés d'inspection/filtrage au moyen d'un équipement de détection d'explosifs liquides (LEDS) à l'entrée dans la zone de sûreté à accès réglementé si les LAG se trouvent dans des contenants individuels d'une capacité maximale de 100 millilitres ou équivalent placés dans un sac refermable en matière plastique transparent d'une capacité ne dépassant pas 1 litre, le contenu de ce sac devant y prendre place aisément et le sac devant être complètement fermé.

———————

▼M2

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

4.1.3.4. L'inspection/filtrage des LAG est également soumise aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

▼B

4.2. PROTECTION DES PASSAGERS ET DES BAGAGES DE CABINE

La protection des passagers et des bagages de cabine doit également être soumise aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

4.3. PASSAGERS SUSCEPTIBLES DE CAUSER DES TROUBLES

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

4.3.2. La notification doit contenir les informations suivantes:

a) identité et sexe de la personne; et

b) motif du transport; et

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

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

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

f) la nature des documents de voyage disponibles.

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

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

4.4. ARTICLES PROHIBÉS

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

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

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

b) le transporteur aérien a été informé au sujet du passager et de l'article que ce dernier transporte avant l'embarquement des passagers; et

c) les règles de sécurité applicables sont respectées.

Ces articles doivent alors être placés dans un endroit sécurisé à bord de l'aéronef.

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

APPENDICE 4-A

EXIGENCES APPLICABLES À LA PALPATION/FOUILLE MANUELLE

Les dispositions détaillées relatives à la palpation/fouille manuelle sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

▼M7

APPENDICE 4-B

PASSAGERS ET BAGAGES DE CABINE

PAYS TIERS, AINSI QUE LES AUTRES PAYS ET TERRITOIRES AUXQUELS, EN VERTU DE L'ARTICLE 355 DU TRAITÉ SUR LE FONCTIONNEMENT DE L'UNION EUROPÉENNE, LE TITRE VI DE LA TROISIÈME PARTIE DUDIT TRAITÉ NE S'APPLIQUE PAS, QUI SONT RECONNUS COMME APPLIQUANT DES NORMES DE SÛRETÉ ÉQUIVALENTES AUX NORMES DE BASE COMMUNES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

En ce qui concerne les passagers et bagages de cabine, les pays tiers suivants, ainsi que les autres pays et territoires auxquels, en vertu de l'article 355 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le titre VI de la troisième partie dudit traité ne s'applique pas, sont reconnus comme appliquant des normes de sûreté équivalentes aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile:

Canada

Îles Féroé, pour l'aéroport de Vagar

Groenland, pour l'aéroport de Kangerlussuaq

Guernesey

Île de Man

Jersey

Monténégro

▼M13

République de Serbie, pour l'aéroport Nikola Tesla de Belgrade

▼M7

République de Singapour, pour l'aéroport de Changi

▼M13

État d'Israël, pour l'aéroport international Ben Gourion

▼M7

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

États-Unis d'Amérique

Si la Commission dispose d'informations indiquant que les normes de sûreté qui sont appliquées par le pays tiers ou un autre pays ou territoire concerné et qui ont une incidence significative sur les niveaux généraux de sûreté aérienne dans l'Union ne sont plus équivalentes aux normes de base communes de l'Union, elle doit en informer immédiatement les autorités compétentes des États membres.

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

▼B

APPENDICE 4-C

PASSAGERS ET BAGAGES DE CABINE

LISTE DES ARTICLES PROHIBÉS

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

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

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

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

▼B

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

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

— pistolets lance-fusées et pistolets starter,

— arcs, arbalètes et flèches,

— harpons et fusils à harpon,

— frondes et lance-pierres;

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

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

— assommoirs et pistolets d'abattage des animaux,

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

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

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

— piolets et pics à glace,

— lames de rasoir,

— cutters,

— couteaux dont la lame dépasse 6 cm,

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

— équipements d'arts martiaux, pointus ou coupants,

— épées et sabres;

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

— barres à mine,

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

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

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

— chalumeaux,

— pistolets de scellement et cloueuses;

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

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

▼C3

— bâtons, triques, gourdins et matraques,.

▼B

— équipements d'arts martiaux;

▼B

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

— munitions,

— amorces,

— détonateurs et cordeaux détonants,

— copies ou imitations d'engins explosifs,

— mines, grenades et autres explosifs militaires,

— feux d'artifice et autres articles pyrotechniques,

— bombes et cartouches fumigènes,

— dynamite, poudre et explosif plastique.

5. **BAGAGES DE SOUTE**

5.0. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

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

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

▼M5

5.0.3. Les bagages de soute en provenance d'un État membre où l'aéronef était en transit après être arrivé d'un pays tiers ne figurant pas sur la liste de l'appendice 5-A, ou d'un aéroport de l'Union lorsque l'État membre concerné a dérogé aux normes de base communes conformément à l'article 1er du règlement (UE) n° 1254/2009, doivent être considérés comme des bagages de soute en provenance d'un pays tiers, sauf confirmation que ces bagages de soute ont été soumis à l'inspection/filtrage conformément au présent chapitre.

▼B

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

5.0.5. Les références aux pays tiers dans le présent chapitre et, le cas échéant, dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission, comprennent les autres pays et territoires auxquels, en vertu de l'article 355 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le titre VI de la troisième partie dudit traité ne s'applique pas.

▼M5

5.0.6. Les bagages de soute en provenance d'un aéroport de l'Union lorsque l'État membre concerné a dérogé aux normes de base communes conformément à l'article 1er du règlement (UE) n° 1254/2009 doivent être considérés comme des bagages de soute en provenance d'un pays tiers, sauf confirmation que ces bagages de soute ont été soumis à l'inspection/filtrage conformément au présent chapitre.

▼B

5.1. INSPECTION/FILTRAGE DES BAGAGES DE SOUTE

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

a) palpation/fouille manuelle; ou

b) équipement d'imagerie radioscopique; ou

c) équipement de détection d'explosifs (EDS); ou

d) équipement de détection de traces d'explosifs (ETD); ou

e) chiens détecteurs d'explosifs;

Lorsque l'opérateur ne peut déterminer si un bagage de soute contient ou non des articles prohibés, ce dernier doit être refusé ou être une nouvelle fois soumis à une inspection/filtrage, à la satisfaction de l'opérateur.

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

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

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

5.1.5. L'autorité compétente peut établir des catégories de bagages de soute qui, pour des raisons objectives, doivent faire l'objet de procédures spéciales d'inspection/filtrage ou peuvent en être exemptées. Les États membres doivent informer la Commission des catégories créées.

5.1.6. L'inspection/filtrage des ►C1 bagages de soute ◄ est également soumise aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

5.1.7. Les personnes effectuant l'inspection/filtrage des bagages de soute au moyen d'un équipement d'imagerie radioscopique ou de détection d'explosifs ne doivent normalement pas consacrer plus de 20 minutes d'affilée à l'examen d'images. Après chacune de ces périodes, l'opérateur ne doit pas examiner d'images pendant au moins 10 minutes. Cette exigence s'applique uniquement si les images à examiner se présentent sous la forme d'un flux ininterrompu.

Les opérateurs assurant l'inspection/filtrage des bagages de soute doivent être placés sous l'autorité d'un superviseur chargé d'optimiser la composition, la qualité du travail, la formation, l'assistance et l'évaluation de l'équipe.

5.2. PROTECTION DES BAGAGES DE SOUTE

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

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

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

▼B

5.2.2. Les bagages de soute qui n'ont pas été protégés contre toute intervention non autorisée doivent être une nouvelle fois soumis à une inspection/filtrage.

5.2.3. La protection des bagages de soute est également soumise aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

5.3. PROCÉDURE DE VÉRIFICATION DE CONCORDANCE ENTRE PASSAGERS ET BAGAGES

5.3.1. **Identification des bagages de soute**

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

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

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

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

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

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

5.3.2.2. Des dispositions complémentaires détaillées concernant les facteurs indépendants de la volonté des passagers sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

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

5.3.3.1. Les bagages de soute non accompagnés non couverts par le point 5.3.2 doivent être soumis à une inspection/filtrage selon l'une des méthodes indiquées au point 5.1.1 et, le cas échéant, en appliquant les exigences complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

5.3.3.2. Les bagages de soute qui deviennent non accompagnés en raison de facteurs autres que ceux visés au point 5.3.2.2 doivent être retirés de l'aéronef et être une nouvelle fois soumis à une inspection/filtrage avant d'y être de nouveau embarqués.

5.3.3.3. Des dispositions complémentaires détaillées concernant les contrôles de sûreté pour les bagages de soute non accompagnés sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

5.4. ARTICLES PROHIBÉS

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

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

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

b) les règles de sécurité applicables sont respectées.

▼M2

5.4.3. Le transporteur aérien doit veiller à ce que les passagers soient informés des articles prohibés énumérés dans l'appendice 5-B à tout moment avant l'achèvement de la procédure d'enregistrement.

▼M7

APPENDICE 5-A

BAGAGES DE SOUTE

PAYS TIERS, AINSI QUE LES AUTRES PAYS ET TERRITOIRES AUXQUELS, EN VERTU DE L'ARTICLE 355 DU TRAITÉ SUR LE FONCTIONNEMENT DE L'UNION EUROPÉENNE, LE TITRE VI DE LA TROISIÈME PARTIE DUDIT TRAITÉ NE S'APPLIQUE PAS, QUI SONT RECONNUS COMME APPLIQUANT DES NORMES DE SÛRETÉ ÉQUIVALENTES AUX NORMES DE BASE COMMUNES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

En ce qui concerne les bagages de soute, les pays tiers suivants, ainsi que les autres pays et territoires auxquels, en vertu de l'article 355 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le titre VI de la troisième partie dudit traité ne s'applique pas, sont reconnus comme appliquant des normes de sûreté équivalentes aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile:

Canada

Îles Féroé, pour l'aéroport de Vagar

Groenland, pour l'aéroport de Kangerlussuaq

Guernesey

Île de Man

Jersey

Monténégro

▼M13

République de Serbie, pour l'aéroport Nikola Tesla de Belgrade

▼M7

République de Singapour, pour l'aéroport de Changi

État d'Israël, pour l'aéroport international Ben Gourion

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

États-Unis d'Amérique

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

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

▼B

APPENDICE 5-B

BAGAGES DE SOUTE

LISTE DES ARTICLES PROHIBÉS

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

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

— munitions,

— amorces,

— détonateurs et cordeaux détonants,

▼B

— mines, grenades et autres explosifs militaires,

— feux d'artifice et autres articles pyrotechniques,

— bombes et cartouches fumigènes,

— dynamite, poudre et explosifs plastiques.

6. **FRET ET COURRIER**

6.0. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

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

6.0.2. Les engins explosifs et incendiaires assemblés qui ne sont pas transportés conformément aux règles de sécurité applicables doivent être considérés comme des articles prohibés dans les envois de fret et de courrier.

6.0.3. Les références aux pays tiers dans le présent chapitre et, le cas échéant, dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission, comprennent les autres pays et territoires auxquels, en vertu de l'article 355 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le titre VI de la troisième partie dudit traité ne s'applique pas.

▼M12

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 ([1]) par voie aérienne.

▼B

6.1. CONTRÔLES DE SÛRETÉ — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

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

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

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

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

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

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

([1]) 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.

▼M5

_____

▼M12

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.

▼B

6.2. INSPECTION/FILTRAGE

6.2.1. **Inspection/filtrage**

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

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

b) ces moyens et méthodes doivent être d'un niveau suffisant pour obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans l'envoi.

6.2.1.2. Lorsque l'opérateur ne peut obtenir d'assurance raisonnable de l'absence d'article prohibé dans l'envoi, l'envoi doit être refusé ou être une nouvelle fois soumis à une inspection/filtrage, à la satisfaction de l'opérateur.

6.2.1.3. L'inspection/filtrage du fret et du courrier est également soumise aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

6.2.1.4. Les personnes effectuant l'inspection/filtrage du fret au moyen d'un équipement d'imagerie radioscopique ou de détection d'explosifs ne doivent normalement pas consacrer plus de 20 minutes d'affilée à l'examen d'images. Après chacune de ces périodes, l'opérateur ne doit pas examiner d'images pendant au moins 10 minutes. Cette exigence s'applique uniquement si les images à examiner se présentent sous la forme d'un flux ininterrompu.

6.2.1.5. L'inspection/filtrage du fret et du courrier doit être réalisée en mettant en œuvre au moins l'une des méthodes suivantes, conformément à l'appendice 6-J:

a) palpation/fouille manuelle;

b) équipement d'imagerie radioscopique;

c) équipement de détection d'explosifs (EDS);

d) chiens détecteurs d'explosifs;

e) équipement de détection de traces d'explosifs (ETD);

f) contrôle visuel;

g) détecteurs de métaux.

▼M2

_____

▼B

6.2.1.6. Moyennant accord de l'autorité compétente et notification à la Commission, d'autres contrôles de sûreté appropriés peuvent être appliqués lorsque aucun autre moyen ou méthode indiqué au point 6.2.1.5 ne peut être utilisé en raison de la nature de l'envoi:

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

Les dispositions concernant les exemptions de l'inspection/filtrage sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

▼B

6.3. AGENTS HABILITÉS

6.3.1. **Agrément des agents habilités**

6.3.1.1. Les agents habilités doivent être agréés par l'autorité compétente.

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

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

Un agent habilité peut sous-traiter une ou plusieurs des actions suivantes:

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

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

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

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

6.3.1.2. La procédure suivante s'applique pour l'agrément des agents habilités:

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

Le candidat doit soumettre un programme de sûreté à l'autorité compétente concernée. Ce programme doit décrire les méthodes et les procédures à suivre par l'agent afin de se conformer aux exigences du règlement (CE) n° 300/2008 et de ses actes d'exécution. Il doit également préciser la manière dont l'agent contrôle lui-même le respect de ces méthodes et procédures. Le programme de sûreté d'un transporteur aérien qui décrit les méthodes et les procédures à suivre par le transporteur afin de se conformer aux exigences du règlement (CE) n° 300/2008 et de ses actes d'exécution doit être considéré comme satisfaisant à l'exigence concernant le programme de sûreté d'un agent habilité.

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

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

▼M12

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 ([1]) 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.

▼B

c) si l'autorité compétente est satisfaite des informations communiquées en application des points a) et b), elle doit veiller à ce que les données nécessaires concernant l'agent soient enregistrées dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement», au plus tard le jour ouvrable suivant. Lors de l'enregistrement de ces données dans la base, l'autorité compétente doit attribuer à chaque site agréé un identifiant alphanumérique unique (UAI) dans le format normalisé.

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

d) un agent habilité ne doit pas être considéré comme agréé tant que ses données n'ont pas été répertoriées dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement».

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

6.3.1.4. L'habilitation d'un agent doit être renouvelée à intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans. La procédure doit comporter une vérification sur place afin de s'assurer que l'agent habilité satisfait toujours aux exigences du règlement (CE) n° 300/2008 et de ses actes d'exécution.

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

▼M12

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.

6.3.1.5. Lorsque l'autorité compétente n'est plus convaincue que l'agent habilité satisfait aux exigences du règlement (CE) n° 300/2008, elle doit retirer le statut d'agent habilité pour le ou les sites spécifiés.

([1]) Règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) n° 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).

▼M12

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) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil ([1]) 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) n° 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) n° 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) n° 952/2013 et à l'article 33 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447.

▼B

6.3.1.6. Sans préjudice du droit de chaque État membre d'appliquer des mesures plus strictes conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 300/2008, un agent habilité agréé conformément au point 6.3 de la présente annexe doit être reconnu dans tous les États membres.

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

▼M12

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) n° 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.

▼B

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

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

▼M2

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

▼B

6.3.2.3. L'agent habilité doit veiller à ce que les envois qui n'ont pas fait préalablement l'objet de tous les contrôles de sûreté requis:

a) soient soumis à une inspection/filtrage conformément au point 6.2; ou

([1]) Règlement (UE) n° 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).

▼B

b) soient acceptés pour stockage sous la responsabilité exclusive de l'agent habilité, ne soient pas identifiables en tant qu'envois destinés à être transportés par aéronef avant leur sélection, et soient sélectionnés de manière autonome, sans aucune intervention de l'expéditeur ou de toute personne ou entité autre que celle désignée et formée par l'agent habilité à cet effet.

Le point b) s'applique uniquement si l'expéditeur ne peut prévoir que l'envoi doit être transporté par voie aérienne.

▼M2

6.3.2.4. Après l'application des contrôles de sûreté visés aux points 6.3.2.1 à 6.3.2.3 de la présente annexe et au point 6.3 de l'annexe à la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission, l'agent habilité doit veiller à ce que le fret et le courrier soient protégés conformément au point 6.6.

▼B

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

6.3.2.6. La documentation visée au point 6.3.2.5 doit être disponible pour inspection par l'autorité compétente à tout moment avant le chargement de l'envoi dans un aéronef et après pendant vingt-quatre heures, ou pendant la durée du vol si cette durée est supérieure, et doit comporter toutes les informations suivantes:

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

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

c) le contenu de l'envoi, sauf pour les envois énumérés aux points 6.2.1 d) et 6.2.1 e) de la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission;

d) le statut de sûreté attribué à l'envoi, au moyen d'un des sigles suivants:

— «SPX», signifiant que l'envoi est sécurisé pour être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier,

— «SCO», signifiant que l'envoi est sécurisé pour être transporté par des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier seulement, ou

— «SHR», signifiant que l'envoi est sécurisé pour être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier, dans le respect des exigences relatives au fret ou au courrier à haut risque);

▼M2

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

i) «KC» («reçu d'un chargeur connu»); ou

ii) «AC» («reçu d'un client en compte»); ou

iii) «RA» («sélectionné par un agent habilité»); ou

iv) les moyens ou la méthode d'inspection/filtrage utilisés, comme suit:

— palpation/fouille manuelle (PHS);

— équipement d'imagerie radioscopique (XRY);

— équipement de détection d'explosifs (EDS);

— chiens détecteurs d'explosifs (EDD);

— équipement de détection de traces d'explosifs (ETD);

— contrôle visuel (VCK);

▼M2

— détecteurs de métaux (CMD);

— toute autre méthode conformément au point 6.2.1.6 lorsque la méthode utilisée doit être spécifiée; ou

v) les motifs d'exemption d'inspection/filtrage de l'envoi;

▼B

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

▼M12

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.

▼B

Un agent habilité qui confie des envois à un autre agent habilité ou transporteur aérien peut également décider de transmettre uniquement les informations requises aux points a) à e) et g) et de retenir les informations requises au point f) pendant vingt-quatre heures, ou pendant la durée du ou des vols si cette durée est supérieure.

▼M12

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.

▼B

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

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

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

Le point a) n'est pas exigé pour les groupages qui sont toujours soumis à l'inspection/filtrage ou sont exemptés de l'inspection/filtrage conformément aux points 6.2.1 d) et 6.2.1 e) de la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission si l'agent habilité donne au groupage un identifiant unique et indique le statut de sûreté ainsi qu'une raison unique pour laquelle celui-ci a été délivré.

6.3.2.8. Lorsqu'il accepte un envoi n'ayant pas fait l'objet de tous les contrôles de sûreté requis, l'agent habilité peut également décider de ne pas procéder aux contrôles de sûreté visés au point 6.3.2, mais de remettre les envois à un autre agent habilité qui veillera à la mise en œuvre de ces contrôles de sûreté.

6.3.2.9. Un agent habilité doit veiller à ce que tout le personnel effectuant des contrôles de sûreté soit recruté et formé conformément aux exigences du chapitre 11 et à ce que tout le personnel ayant accès au fret aérien identifiable ou au courrier aérien identifiable qui ont fait l'objet des contrôles de sûreté requis ait été recruté et ait suivi une formation de sensibilisation à la sûreté conformément aux exigences du chapitre 11.

Les contrôles de sûreté à effectuer par un agent habilité sont également soumis aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

▼B

6.4. CHARGEURS CONNUS

6.4.1. **Agrément des chargeurs connus**

6.4.1.1. Les chargeurs connus doivent être agréés par l'autorité compétente.

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

6.4.1.2. La procédure suivante s'applique pour l'agrément des chargeurs connus:

▼M2

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

Le candidat doit soumettre un programme de sûreté à l'autorité compétente concernée. Ce programme doit décrire les méthodes et les procédures à suivre par l'expéditeur afin de se conformer aux exigences du règlement (CE) n° 300/2008 et de ses actes d'exécution. Il doit également préciser la manière dont l'expéditeur contrôle lui-même le respect de ces méthodes et procédures.

Le candidat doit recevoir les «instructions à l'intention des chargeurs connus» figurant à l'appendice 6-B et la «liste de contrôle pour la validation des chargeurs connus» figurant à l'appendice 6-C;

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

Afin de déterminer si le candidat satisfait à ces exigences, l'autorité compétente ou le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne agissant pour le compte de celle-ci doit utiliser la «liste de contrôle pour la validation des chargeurs connus» qui figure à l'appendice 6-C. Cette liste de contrôle comprend une déclaration d'engagements qui doit être signée par le mandataire du candidat ou par la personne responsable de la sûreté sur le site.

Une fois que la liste de contrôle pour la validation est complétée, les informations qu'elle contient doivent être traitées comme des informations classifiées.

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;

▼M12

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;

▼B

d) si l'autorité compétente est satisfaite des informations communiquées en application des points a) et b), ou des points a) et c), le cas échéant, elle doit veiller à ce que les données nécessaires concernant l'expéditeur soient enregistrées dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement», au plus tard le jour ouvrable suivant. Lors de l'enregistrement de ces données dans la base, l'autorité compétente doit attribuer à chaque site agréé un identifiant alphanumérique unique dans le format normalisé.

▼B

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

e) un chargeur connu ne doit pas être considéré comme agréé tant que ses données n'ont pas été répertoriées dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement».

6.4.1.3. Un chargeur connu doit désigner, sur chaque site, au moins une personne responsable de l'application et de la surveillance de la mise en œuvre des contrôles de sûreté. Cette personne doit avoir passé avec succès une vérification de ses antécédents conformément au point 11.1.

6.4.1.4. L'agrément que qualité de chargeur connu doit être renouvelé à intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans. La procédure doit comporter une vérification sur place afin de s'assurer que le chargeur connu satisfait toujours aux exigences du règlement (CE) n° 300/2008 et de ses actes d'exécution.

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

▼M12

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.

6.4.1.5. Lorsque l'autorité compétente n'est plus convaincue que le chargeur connu satisfait aux exigences du règlement (CE) n° 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) n° 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) n° 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) n° 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) n° 952/2013 et à l'article 33 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447.

▼B

6.4.1.6. Sans préjudice du droit de chaque État membre d'appliquer des mesures plus strictes conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 300/2008, ►C1 un chargeur connu ◄ agréé conformément au point 6.4 de la présente annexe doit être reconnu dans tous les États membres.

▼M2

_____

▼M12

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) n° 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.

▼M12

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

▼B

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

6.4.2.1. Un chargeur connu doit veiller à ce que:

a) le niveau de sûreté sur le site ou dans les locaux soit suffisant pour protéger le fret aérien identifiable ou le courrier aérien identifiable contre toute intervention non autorisée; et

b) tout le personnel effectuant des contrôles de sûreté soit recruté et formé conformément aux exigences du chapitre 11 et tout le personnel ayant accès au fret aérien identifiable ou au courrier aérien identifiable qui a fait l'objet des contrôles de sûreté requis ait été recruté et ait suivi une formation de sensibilisation à la sûreté conformément aux exigences du chapitre 11; et

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

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

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

6.5. CLIENTS EN COMPTE

▼M12

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.

▼M2

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

6.5.3. Si l'autorité compétente ou l'agent habilité n'est plus convaincu que le client en compte se conforme aux instructions de l'appendice 6-D, l'agent habilité doit immédiatement retirer le statut de client en compte. Le statut de tout client en compte désigné par un agent habilité prendra fin le 30 juin 2021.

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

———————

▼B

6.6. PROTECTION DU FRET ET DU COURRIER

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

6.6.1.1. Afin de garantir que les envois qui ont fait l'objet des contrôles de sûreté requis soient protégés contre toute intervention non autorisée au cours du transport:

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

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

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

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

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

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

▼B

6.6.1.2. Les points 6.6.1.1 b) et 6.6.1.1 c) ne s'appliquent pas au cours du transport côté piste.

▼M12

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.

▼B

6.6.2. **►M2 Protection du fret et du courrier au cours de la manutention, du stockage et du chargement à bord d'un aéronef ◄**

6.6.2.1. Les envois de fret et de courrier qui se trouvent dans une partie critique doivent être considérés comme protégés contre toute intervention non autorisée.

▼M2

6.6.2.2. Les envois de fret et de courrier qui se trouvent dans une partie autre qu'une partie critique d'une zone de sûreté à accès réglementé doivent être protégés contre toute intervention non autorisée jusqu'à leur remise à un autre agent habilité ou à un transporteur aérien. Les envois doivent être placés dans les parties des locaux d'un agent habilité qui sont soumises à un contrôle d'accès ou, lorsqu'ils sont placés ailleurs, doivent être considérés comme protégés contre toute intervention non autorisée:

a) s'ils sont protégés physiquement de façon à prévenir l'introduction d'un article prohibé; ou

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

▼B

6.7. FRET ET COURRIER À HAUT RISQUE (FCHR)

Les dispositions concernant le fret et le courrier à haut risque sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

6.8. PROCÉDURES DE SÛRETÉ APPLICABLES AU FRET ET AU COURRIER TRANSPORTÉS DANS L'UNION AU DÉPART DE PAYS TIERS

▼B

6.8.1. **Désignation des transporteurs aériens**

6.8.1.1. Tout transporteur aérien transportant du fret ou du courrier en provenance d'un aéroport d'un pays tiers ne figurant pas sur la liste des appendices 6-Fi ou 6-Fii, et destiné au transfert, au transit ou au déchargement dans tout aéroport entrant dans le champ d'application du règlement (CE) n° 300/2008, doit être désigné comme «transporteur de fret ou de courrier aérien qui effectue des opérations à destination de l'Union au départ d'un aéroport d'un pays tiers» (ACC3) par l'une des autorités compétentes suivantes, le cas échéant:

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

b) pour les transporteurs aériens qui ne sont pas titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre, par l'autorité compétente de l'État membre figurant à l'annexe du règlement (CE) n° 748/2009 de la Commission ([1]);

c) pour les transporteurs aériens qui ne sont pas titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre et absents de la liste figurant à l'annexe du règlement (CE) n° 748/2009, par l'autorité compétente de l'État membre où le transporteur aérien possède sa principale base d'activités au sein de l'Union, ou par toute autre autorité compétente de l'Union en accord avec cette autorité compétente.

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

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

b) un rapport de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne confirmant la mise en œuvre de mesures de sûreté.

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

6.8.1.4. La désignation doit prendre effet le jour où l'autorité compétente a introduit les renseignements concernant l'ACC3 dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement», pour une durée maximale de cinq ans.

6.8.1.5. Un ACC3 figurant dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» doit être reconnu dans tous les États membres pour toutes les opérations effectuées au départ de l'aéroport d'un pays tiers dans l'Union.

▼M7

6.8.1.6. À la suite de la notification par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de son intention de se retirer de l'Union européenne conformément à l'article 50 du TUE, les désignations comme ACC3 émises par cet État membre sont soumises aux dispositions suivantes:

a) La responsabilité des désignations actuelles est transférée à l'autorité compétente de l'État membre indiqué à l'annexe du règlement (CE) n° 748/2009 de la Commission, tel que modifié aux fins du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne.

([1]) Règlement (CE) n° 748/2009 de la Commission du 5 août 2009 concernant la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I de la directive 2003/87/CE à compter du 1er janvier 2006 et précisant l'État membre responsable de chaque exploitant d'aéronefs (JO L 219 du 22.8.2009, p. 1).

▼**M7**

b) La responsabilité des désignations comme ACC3 de transporteurs aériens non repris à l'annexe du règlement (CE) n° 748/2009 de la Commission, tel que modifié, est transférée à l'autorité compétente visée au point 6.8.1.1 c).

c) L'autorité compétente de l'État membre décrite aux points a) et b) peut convenir avec son homologue d'un autre État membre que celle-ci accepte d'assumer la responsabilité de la désignation comme ACC3 d'un transporteur aérien donné. Dans ce cas, les États membres concernés en informent rapidement la Commission.

d) La Commission indiquera à l'autorité compétente du Royaume-Uni quels sont les États membres qui assument la responsabilité de ses désignations comme ACC3.

e) L'autorité compétente du Royaume-Uni met à la disposition de l'autorité compétente de l'État membre destinataire du transfert de responsabilité une copie des documents nécessaires sur la base desquels elle avait désigné les transporteurs aériens énumérés au point a) comme ACC3. Cette documentation comprend, au moins, le rapport de validation complet, le programme de sûreté et, le cas échéant, la feuille de route qui avait été convenue avec le transporteur aérien concerné.

f) Pour autant que les obligations prévues au point e) soient remplies, le transfert de responsabilité pour les désignations comme ACC3 a lieu le jour du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne.

g) Les désignations comme ACC3 de transporteurs aériens opérant exclusivement au Royaume-Uni sont suspendues.

h) Les désignations comme ACC3 transférées restent valables jusqu'à leur expiration et l'État membre destinataire du transfert de responsabilité assume à cet égard les tâches et obligations décrites dans le présent règlement.

i) La Commission facilitera la transition administrative, y compris la consignation des renseignements concernant les ACC3 dans la base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement.

▼**M11**

6.8.1.7. ►**M12** 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: ◄

a) le transporteur aérien détient un statut d'ACC3 «actif» dans le pays tiers concerné, ou a détenu le statut d'ACC3, pour autant qu'il n'ait pas expiré avant le 1er février 2020;

b) le transporteur aérien demande le nouveau statut à l'autorité compétente mentionnée au point 6.8.1.1 ou responsable de la désignation arrivant à expiration, en confirmant l'existence de raisons objectives indépendantes de sa volonté, qui empêchent ou retardent le respect des exigences énoncées au point 6.8.2;

c) le transporteur aérien présente son programme de sûreté qui est pertinent et complet en ce qui concerne tous les points de l'appendice 6-G, ou confirme que le programme actuel est encore à jour;

d) le transporteur aérien présente une déclaration signée dans laquelle il confirme qu'il s'engage à poursuivre la mise en œuvre pleine et effective des exigences en matière de sûreté pour lesquelles il avait obtenu le statut d'ACC3 actuel ou arrivé à expiration;

▼M11

e) la désignation d'un transporteur aérien comme ACC3 au titre du présent point est accordée pour une période n'excédant pas six mois à compter de la date d'expiration actuelle ou précédente, selon le cas;

f) la demande, le programme de sûreté du transporteur aérien et la déclaration d'engagement sont présentés soit par écrit, soit sous forme électronique.

6.8.1.8. Le cas échéant, l'autorité compétente peut convenir avec le transporteur aérien concerné du report des validations annuelles de sûreté aérienne de l'UE visées au point 6.8.2.2 2) d), en les ajoutant au nombre de validations d'aéroports prévues au cours de l'année suivante de la feuille de route du transporteur aérien.

6.8.1.9. Durant la période de désignation temporaire visée au point 6.8.1.7, l'autorité compétente effectue à l'aéroport ou aux aéroports de l'État membre d'arrivée depuis le site de l'ACC3, au moins trois activités de contrôle de la conformité des contrôles de sûreté appliqués par l'ACC3, ainsi que par le RA3 et le KC3 faisant partie de sa chaîne d'approvisionnement. Dans le cas où l'ACC3 n'exploite pas de vols directs dans l'État membre qui a procédé à la désignation, la réalisation des activités de contrôle de la conformité est coordonnée avec un autre État membre dans lequel opère l'ACC3.

▼B

6.8.2. **Validation de sûreté aérienne de l'Union européenne pour les ACC3**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

▼M2

6.8.2.3. L'autorité compétente peut accepter le rapport de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne d'une entité d'un pays tiers, ou d'un autre ACC3, dans le cadre d'une désignation comme ACC3 si ladite entité ou ledit ACC3 effectue l'ensemble des opérations de fret, y compris le chargement dans la soute de l'aéronef, pour le compte de l'ACC3 candidat et que le rapport de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne couvre toutes ces activités.

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

———————

▼B

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

▼M2

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

▼M2

a) l'envoi a fait l'objet, de la part d'un agent habilité titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne (RA3), des contrôles de sûreté requis et a été protégé contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles ont été effectués et jusqu'au chargement; ou

b) l'envoi a fait l'objet, de la part d'un chargeur connu titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne (KC3), des contrôles de sûreté requis et a été protégé contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles ont été effectués et jusqu'au chargement; ou

c) l'envoi a fait l'objet, de la part d'un client en compte (AC3), sous la responsabilité de l'ACC3 ou d'un agent habilité titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne (RA3), des contrôles de sûreté requis et a été protégé contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles ont été effectués et jusqu'au chargement, et n'est pas transporté sur un aéronef affecté au transport de passagers; ou

d) l'envoi est exempté de l'inspection/filtrage conformément au point 6.1.1 d) et a été protégé contre toute intervention non autorisée à partir du moment où il a reçu le statut de fret aérien identifiable ou de courrier aérien identifiable et jusqu'au chargement.

Le point c) s'applique jusqu'au 30 juin 2021.

▼B

6.8.3.2. Le fret et le courrier transportés dans l'Union doivent faire l'objet d'une inspection/filtrage par l'un des moyens ou l'une des méthodes figurant au point 6.2.1 et d'un niveau suffisant pour raisonnablement garantir qu'ils ne contiennent pas d'articles prohibés.

6.8.3.3. L'ACC3 doit garantir:

a) pour le fret et le courrier en transfert et en transit, que l'inspection/filtrage conformément au point 6.8.3.2. ou les contrôles de sûreté ont été effectués par lui-même ou par une entité possédant une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne au point d'origine, ou ailleurs dans la chaîne d'approvisionnement, et que ces envois ont été protégés contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles ont été effectués et jusqu'au chargement; et

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

▼M2

6.8.3.4. Lorsqu'il confie des envois ayant fait l'objet de sa part des contrôles de sûreté requis à un autre ACC3 ou RA3, l'ACC3, le RA3 ou le KC3 doit indiquer dans la documentation accompagnant l'envoi l'identifiant alphanumérique unique obtenu auprès de l'autorité compétente responsable de la désignation.

6.8.3.5. Lorsqu'il accepte un envoi, un ACC3 ou RA3 doit déterminer si le transporteur aérien ou l'entité d'où provient l'envoi est un autre ACC3, RA3 ou KC3 à l'aide des moyens suivants:

a) en vérifiant si l'identifiant alphanumérique unique de l'entité qui effectue la livraison est indiqué dans la documentation accompagnant l'envoi; et

b) en confirmant que le transporteur aérien ou l'entité qui effectue la livraison porte la mention «actif» dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» pour l'aéroport ou le site spécifié, le cas échéant.

▼M2

Si aucun identifiant n'est indiqué dans la documentation accompagnant l'envoi, ou si le transporteur aérien ou l'entité qui effectue la livraison ne porte pas la mention «actif» dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement», il doit être estimé qu'aucun contrôle de sûreté n'a été effectué antérieurement, et l'envoi doit faire l'objet d'une inspection/filtrage réalisée par l'ACC3 ou par un autre agent habilité titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne (RA3) avant son chargement à bord d'un aéronef.

▼M12

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.

▼M5

6.8.3.8. Les envois en transit ou en transfert en provenance d'un pays tiers figurant sur la liste de l'appendice 6-I dont la documentation d'accompagnement n'est pas conforme au point 6.8.3.6 sont traités conformément au chapitre 6.7 avant le vol suivant.

▼M12

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.

▼M2

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

6.8.4.1. Les entités de pays tiers faisant partie, ou ayant l'intention de faire partie, de la chaîne d'approvisionnement d'un transporteur aérien détenant le

▼M2

statut d'ACC3 peuvent être désignées en qualité d'«agent habilité d'un pays tiers» (RA3) ou de «chargeur connu d'un pays tiers» (KC3).

6.8.4.2. Pour obtenir la désignation, l'entité doit adresser sa demande:

a) à l'autorité compétente de l'État membre responsable de la désignation comme ACC3 d'un transporteur aérien à l'aéroport d'un pays tiers où le candidat achemine du fret à destination de l'Union européenne; ou

b) lorsqu'il n'existe aucun transporteur aérien désigné comme ACC3 dans ce pays, l'autorité compétente de l'État membre responsable de l'agrément du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne effectuant, ou ayant effectué, la validation.

L'autorité compétente qui reçoit la demande doit entamer la procédure de désignation, ou s'accorder avec l'autorité compétente d'un autre État membre sur sa délégation, en tenant compte de la coopération en matière d'aviation ou de politique, ou les deux.

6.8.4.3. Avant la désignation, il y a lieu de confirmer l'aptitude à obtenir le statut de RA3 ou de KC3 conformément au point 6.8.4.1.

6.8.4.4. La désignation d'une entité comme RA3 ou KC3 pour ses opérations de fret et de courrier («opérations de fret concernées») doit s'effectuer sur la base des éléments suivants:

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

b) un rapport de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne confirmant la mise en œuvre de mesures de sûreté.

6.8.4.5. L'autorité compétente doit attribuer au RA3 ou au KC3 désigné un identifiant alphanumérique unique dans le format normalisé permettant d'identifier l'entité et le pays tiers pour lequel il a été désigné pour mettre en œuvre les dispositions liées à la sûreté du fret ou du courrier à destination de l'Union.

6.8.4.6. La désignation doit prendre effet le jour où l'autorité compétente a introduit les renseignements concernant l'entité dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement», pour une durée maximale de trois ans.

6.8.4.7. Une entité figurant comme RA3 ou KC3 dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» doit être reconnue dans tous les États membres pour les opérations effectuées relativement au fret ou au courrier transporté par un ACC3 au départ de l'aéroport d'un pays tiers et à destination de l'Union.

6.8.4.8. Les désignations comme RA3 et KC3 émises avant le 1er juin 2017 expirent cinq ans après leur émission ou le 31 mars 2020, à la première de ces deux échéances.

6.8.4.9. Lorsque l'autorité compétente responsable de leur agrément en fait la demande, les validateurs de sûreté aérienne de l'Union européenne doivent transmettre les renseignements contenus dans le volet 1 de la liste de contrôle figurant à l'appendice 6-C2 ou à l'appendice 6-C4, le cas échéant, pour chacune des entités qu'ils ont désignées, afin d'établir une liste consolidée des entités désignées par les validateurs de sûreté aérienne de l'Union européenne.

▼M7

6.8.4.10. À la suite de la notification par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de son intention de se retirer de l'Union européenne conformément à l'article 50 du TUE, les désignations comme RA3 et comme KC3 émises par cet État membre sont soumises aux dispositions suivantes:

▼M7

a) La responsabilité de la désignation comme RA3 ou comme KC3 d'une entité constituée de la succursale ou de la filiale d'un transporteur aérien, ou d'un transporteur aérien lui-même, est transférée à l'autorité compétente de l'État membre visée au point 6.8.1.1 du présent règlement.

b) La responsabilité de la désignation comme RA3 ou comme KC3 d'une entité non directement liée à un transporteur aérien est transférée à l'autorité compétente de l'État membre visée au point 6.8.1.1 du présent règlement qui assume cette responsabilité à l'égard du transporteur aérien national ou principal du pays tiers dans lequel le RA3 ou le KC3 opère.

c) La responsabilité de la désignation comme RA3 ou comme KC3 d'une entité qui ne relève pas des points a) ou b) est transférée à l'autorité compétente de l'État membre visée au point 6.8.1.1 du présent règlement qui assume cette responsabilité à l'égard de l'un des transporteurs aériens de l'Union qui effectue des opérations au départ de l'aéroport dans lequel le RA3 ou le KC3 opère, ou de l'aéroport le plus proche du site de cette entité.

d) L'autorité compétente de l'État membre décrite aux points a) à c) peut convenir avec son homologue d'un autre État membre que celle-ci accepte d'assumer la responsabilité de la désignation comme RA3 ou comme KC3 d'une entité ou d'un transporteur aérien donnés. Dans ce cas, les États membres concernés en informent rapidement la Commission.

e) La Commission indiquera à l'autorité compétente du Royaume-Uni quels sont les États membres qui assument la responsabilité de ses désignations comme RA3 et comme KC3.

f) L'autorité compétente du Royaume-Uni met à la disposition de l'autorité compétente de l'État membre destinataire du transfert de responsabilité une copie des documents nécessaires sur la base desquels elle avait désigné une entité ou un transporteur aérien comme RA3 ou comme KC3. Cette documentation comprend, au moins, le rapport de validation complet et le programme de sûreté de l'entité ou du transporteur aérien concernés.

g) Pour autant que les obligations prévues au point f) soient remplies, le transfert de responsabilité pour les désignations comme RA3 et comme KC3 a lieu le jour du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne.

h) Les désignations comme RA3 et comme KC3 transférées restent valables jusqu'à leur expiration et l'État membre destinataire du transfert de responsabilité assume à cet égard les tâches et obligations décrites dans le présent règlement.

i) La Commission facilitera la transition administrative, y compris la consignation des renseignements concernant les RA3 et les KC3 dans la base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement.

▼M11

6.8.4.11. ►M12 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: ◄

▼M11

a) l'entité détient le statut de RA3 ou de KC3 «actif» ou a détenu le statut de RA3 ou KC3, pour autant qu'il n'ait pas expiré avant le 1er février 2020;

b) l'entité demande le nouveau statut à l'autorité compétente qui est actuellement responsable de la désignation qui arrive à expiration ou qui a expiré, en confirmant l'existence de raisons objectives, indépendantes de sa volonté, qui empêchent ou retardent le respect des exigences énoncées au point 6.8.5;

c) l'entité présente son programme de sûreté qui est pertinent et complet en ce qui concerne les opérations effectuées, ou confirme que le programme actuel est encore à jour;

d) l'entité présente une déclaration signée dans laquelle elle confirme qu'elle s'engage à poursuivre la mise en œuvre pleine et effective des exigences en matière de sûreté pour lesquelles elle avait obtenu le statut de RA3 ou de KC3 actuel ou arrivé à expiration;

e) la désignation d'une entité comme RA3 ou KC3 au titre du présent point est accordée pour une période n'excédant pas six mois à compter de la date d'expiration actuelle ou précédente, selon le cas;

f) la demande, le programme de sûreté de l'entité et la déclaration d'engagement sont présentés soit par écrit, soit sous forme électronique.

6.8.4.12. Les entités visées au point 6.8.4.8 dont le statut de RA3 ou de KC3 a expiré au cours de la période comprise entre le 1er février 2020 et le 31 mars 2020, qui, pour les raisons objectives visées au point 6.8.4.11 n'ont pas pu être soumises à la procédure de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne établie au point 6.8.5 et de désignation subséquente par une autorité compétente comme prévu au point 6.8.4, peuvent demander une désignation temporaire à la Commission, sous réserve des conditions suivantes:

a) l'entité demande le statut de RA3 ou de KC3 à la Commission, en confirmant l'existence de raisons objectives indépendantes de sa volonté qui empêchent ou retardent le respect des exigences énoncées au point 6.8.5;

b) l'entité présente une déclaration signée dans laquelle elle confirme, d'une part, qu'elle s'engage à poursuivre la mise en œuvre pleine et effective des exigences en matière de sûreté pour lesquelles elle avait obtenu le statut de RA3 ou de KC3 arrivé à expiration et, d'autre part, que son programme de sûreté est encore à jour;

c) la demande et la déclaration d'engagement sont présentées soit par écrit, soit sous forme électronique;

▼M12

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.

▼M2

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

6.8.5.1. Pour être désigné comme agent habilité ou chargeur connu titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne, les entités de pays tiers doivent être validées conformément à l'une des deux options suivantes:

▼M2

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

b) les entités de pays tiers doivent soumettre les activités de manutention de fret concernées à une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne à intervalles ne dépassant pas trois ans. La validation de sûreté aérienne de l'Union européenne doit comprendre les éléments suivants:

i) un examen du programme de sûreté de l'entité, de manière à garantir sa pertinence et son exhaustivité sur les opérations effectuées; et

ii) une vérification sur place de la mise en œuvre de mesures de sûreté aérienne pour les opérations de fret concernées.

Le rapport de validation doit comprendre, pour les agents habilités d'un pays tiers, la déclaration d'engagements figurant à l'appendice 6-H2 ainsi que la liste de contrôle figurant à l'appendice 6-C2 et, pour les chargeurs connus d'un pays tiers, la déclaration d'engagements figurant à l'appendice 6-H3 ainsi que la liste de contrôle figurant à l'appendice 6-C4. Le rapport de validation doit comprendre également une déclaration du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne figurant à l'appendice 11-A.

6.8.5.2. Lorsque la validation de sûreté aérienne de l'Union européenne conformément au point 6.8.5.1 b) est terminée, le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne doit soumettre le rapport de validation à l'autorité compétente et en fournir une copie à l'entité validée.

6.8.5.3. Un contrôle de conformité réalisé par l'autorité compétente d'un État membre ou par la Commission peut être considéré comme une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne, pour autant qu'il couvre tous les domaines indiqués sur la liste de contrôle de l'appendice 6-C2 ou de l'appendice 6-C4, le cas échéant.

6.8.5.4. L'ACC3 doit tenir à jour une base de données contenant au moins les informations suivantes pour chaque agent habilité ou chargeur connu ayant fait l'objet d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne conformément au point 6.8.5.1 dont il reçoit directement du fret ou du courrier à destination de l'Union:

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

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

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

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

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

f) l'identifiant alphanumérique unique attribué dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement».

Le cas échéant, la base de données contient les informations ci-dessus pour chaque client en compte sous la responsabilité de l'ACC3 conformément au point 6.8.3.1 c) dont il reçoit directement du fret ou du courrier à destination de l'Union.

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

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

▼M12

_____

▼M2

6.8.6. **Non-conformité et suspension de la désignation comme ACC3, RA3 et KC3**

6.8.6.1. *Non-conformité*

▼**M12**

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.

▼**M2**

2. Lorsque l'ACC3, le RA3 ou le KC3 n'a pas remédié à la déficience grave dans un délai donné, ou lorsque l'ACC3, le RA3 ou le KC3 ne réagit pas à la demande visée au point 6.8.6.1 a), l'autorité, ou la Commission, doit:

   a) désactiver le statut d'ACC3, de RA3 ou de KC3 de l'exploitant ou de l'entité dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement»; ou

   b) demander à l'autorité concernée responsable de la désignation de désactiver le statut d'ACC3, de RA3 ou de KC3 de l'exploitant ou de l'entité dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement».

   Dans la situation visée au paragraphe 1, l'autorité, ou la Commission, en informe rapidement les autres États membres et la Commission.

3. Un transporteur aérien ou une entité dont le statut, respectivement d'ACC3, de RA3 ou de KC3, a été désactivé conformément au point 6.8.6.1.2 ne peut être réintroduit ou inclus dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» avant qu'une nouvelle désignation de sûreté aérienne de l'Union européenne conformément au point 6.8.1 ou 6.8.4 n'ait été effectuée.

4. Si un transporteur aérien ou une entité n'est plus titulaire du statut d'ACC3, de RA3 ou de KC3, les autorités concernées doivent prendre les mesures qui s'imposent pour s'assurer que les autres ACC3, RA3 et KC3 sous leur responsabilité, qui effectuent des opérations dans la chaîne d'approvisionnement du transporteur ou de l'entité ayant perdu le statut, satisfont toujours aux exigences du règlement (CE) n° 300/2008.

6.8.6.2. *Suspension*

1. L'autorité compétente ayant procédé à la désignation comme ACC3, RA3 ou KC3 est chargée d'en supprimer les renseignements de la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement»:

   a) à la demande du transporteur aérien ou de l'entité, ou en accord avec lui ou elle; ou

   b) si l'ACC3, le RA3 ou le KC3 n'assure pas les opérations de fret concernées et ne réagit pas à une demande d'observations ou oppose toute autre entrave à l'évaluation du risque aérien.

▼M2

2. Si un transporteur aérien ou une entité n'est plus titulaire du statut d'ACC3, de RA3 ou de KC3, les autorités concernées doivent prendre les mesures qui s'imposent pour s'assurer que les autres ACC3, RA3 et KC3 sous leur responsabilité, qui effectuent des opérations dans la chaîne d'approvisionnement du transporteur ou de l'entité ayant fait l'objet d'une suspension, satisfont toujours aux exigences du règlement (CE) n° 300/2008.

▼M12

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 ([1]).

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.

([1]) 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).

▼M12

6.8.7.4. ►C2 Les transporteurs aériens, les exploitants, les entités ou les personnes d'un des pays tiers énumérés à l'appendice 6-F ou d'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 ([1]);

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:

([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.

▼M12

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. ►C2 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, mettre en œuvre ou veiller à ce que soient mis en œuvre, 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, 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. ◄

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.

▼B

APPENDICE 6-A

DÉCLARATION D'ENGAGEMENTS — AGENT HABILITÉ

Conformément au règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil [1] relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et à ses actes d'exécution,

je déclare:

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

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

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

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

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

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

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

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

— que [nom de la société] veillera à ce que l'ensemble du personnel concerné reçoive une formation conformément au chapitre 11 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 et connaisse ses responsabilités en matière de sûreté aux termes du programme de sûreté de la société, et

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

  a) elle cesse ses activités;

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

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

[1] Règlement (CE) n° 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) n° 2320/2002 (JO L 97 du 9.4.2008, p. 72).

▼B

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

Nom:

Fonction dans l'entreprise:

Date:

Signature:

APPENDICE 6-B

INSTRUCTIONS À L'INTENTION DES CHARGEURS CONNUS

Ces instructions vous aideront à évaluer les dispositions en matière de sûreté que vous avez mises en place au regard des critères auxquels doivent satisfaire les chargeurs connus définis dans le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil [1] et dans ses actes d'exécution. Elles devraient vous permettre de vous assurer que vous respectez les exigences avant d'organiser une visite officielle de validation sur site.

Il est important que le validateur puisse s'entretenir avec les personnes compétentes durant la visite de validation (par exemple la personne responsable de la sûreté et la personne responsable du recrutement du personnel). Une liste de contrôle UE sera utilisée pour consigner les évaluations du validateur. Une fois que la liste de contrôle pour la validation est complétée, les informations qu'elle contient sont traitées comme des informations classifiées.

Veuillez noter que les questions figurant sur la liste de contrôle UE sont de deux types: 1) celles auxquelles une réponse négative entraînera automatiquement le refus de vous accorder le statut de chargeur connu; et 2) celles qui serviront à dresser un tableau récapitulatif des dispositions en matière de sûreté que vous avez mises en place pour permettre au validateur de formuler une conclusion générale. Les domaines qui seront automatiquement consignés comme «Échec» sont indiqués en gras dans les dispositions mentionnées ci-dessous. Si un «Échec» est enregistré concernant des points relevant des exigences indiquées en **gras**, les raisons vous en seront données ainsi que des conseils sur les adaptations nécessaires pour réussir.

Si vous êtes titulaire d'un certificat AEO visé à l'article 14 *bis*, paragraphe 1, point b) ou c), du règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission [2] (certificats AEOF et AEOS) et si le site pour lequel vous demandez le statut de chargeur connu a été évalué positivement par les autorités douanières au maximum trois ans avant la date de votre demande, vous êtes tenu de remplir, et de faire signer par un représentant légal de votre entreprise, la partie 1 concernant l'organisation et les responsabilités, ainsi que la déclaration d'engagements de la «liste de contrôle pour la validation des chargeurs connus» figurant à l'appendice 6-C.

Introduction

Le fret doit être délivré/émis par votre société sur le site faisant l'objet de l'inspection. Cela comprend la fabrication sur le site, ainsi que les opérations de collecte et d'emballage lorsque les articles ne sont pas identifiables en tant que fret aérien jusqu'à ce qu'ils fassent l'objet d'une commande (voir également les remarques).

Vous devrez **déterminer en quel lieu précis un envoi de fret/courrier devient identifiable en tant que fret aérien/courrier aérien** et démontrer que vous avez pris les dispositions requises pour le protéger de toute intervention ou manipulation non autorisée. Il faudra notamment fournir des précisions concernant la production, l'emballage, le stockage et/ou l'expédition.

[1] Règlement (CE) n° 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) n° 2320/2002 (JO L 97 du 9.4.2008, p. 72).

[2] Règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission du 2 juillet 1993 fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire (JO L 253 du 11.10.1993, p. 1).

▼B

Organisation et responsabilités

Il vous sera demandé de fournir des informations concernant votre société (nom, numéro de TVA ou numéro d'enregistrement sur le registre du commerce ou numéro d'enregistrement de société s'il y a lieu, numéro de certificat AEO et date de contrôle du site par les autorités douanières, le cas échéant), l'adresse du site devant être validé et l'adresse principale de la société (si elle diffère de l'adresse du site à valider). La date de la visite de validation précédente et le dernier identificateur alphanumérique unique (le cas échéant) sont demandés, ainsi que la nature de l'activité, l'effectif approximatif employé sur le site, le nom et le titre de la personne responsable de la sûreté du fret aérien/courrier aérien et ses coordonnées.

Procédure de recrutement du personnel

Vous devrez fournir des précisions concernant les procédures de recrutement pour tout le personnel (permanent, temporaire ou intérimaire, chauffeurs) ayant accès au fret aérien/courrier identifiables comme tels. La procédure de recrutement doit comprendre **un contrôle préalable à l'embauche ou une vérification des antécédents**, conformément au point 11.1 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998. La visite de validation sur site comprendra un entretien avec la personne responsable du recrutement du personnel. Il ou elle devra produire des éléments probants (par exemple, des formulaires vierges) pour étayer les procédures appliquées par la société. La procédure de recrutement doit s'appliquer au personnel embauché après le 29 avril 2010.

Procédure de formation du personnel chargé de la sûreté

Vous devrez démontrer que **tout le personnel** (permanent, temporaire ou intérimaire, chauffeurs) **ayant accès au fret aérien ou courrier aérien a reçu une formation appropriée sur les questions de sensibilisation à la sûreté**. Cette formation doit être organisée conformément au point 11.2.7 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998. Les dossiers individuels de formation doivent être archivés. **En outre, vous devrez établir que tout le personnel concerné effectuant des contrôles de sûreté a suivi une formation ou un entraînement périodique conformément au chapitre 11 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.**

Sûreté physique

Vous devrez démontrer comment votre site est protégé (par exemple, par une clôture ou une barrière physique) et établir que les procédures de contrôle d'accès requises sont appliquées. Le cas échéant, il vous sera demandé de fournir des explications concernant toute alarme et/ou système de télévision en circuit fermé (CCTV) éventuels. **Il est essentiel que l'accès à la zone de manutention ou de stockage du fret aérien et du courrier aérien soit contrôlé.** Toutes les portes, fenêtres et autres points d'accès au fret aérien et au courrier aérien doivent être sécurisés ou soumis à un contrôle d'accès.

Production (le cas échéant)

Vous devrez démontrer que l'accès à la zone de production est contrôlé et que l'activité de production est surveillée. Dans le cas où le produit peut être identifié comme fret aérien ou courrier aérien au cours des opérations de production, vous devrez établir que **des mesures sont prises à ce stade pour protéger le fret aérien/courrier aérien de toute intervention ou manipulation non autorisée**.

Emballage (le cas échéant)

Vous devrez démontrer que l'accès à la zone d'emballage est contrôlé et que l'activité d'emballage est surveillée. Dans le cas où le produit peut être identifié comme fret aérien ou courrier aérien au cours des opérations d'emballage, vous devrez établir que **des mesures sont prises à ce stade pour protéger le fret aérien/courrier aérien de toute intervention ou manipulation non autorisée**.

▼B

Il vous sera demandé de fournir des précisions concernant les opérations d'emballage et de montrer que tous les produits finis sont contrôlés avant d'être emballés.

Vous devrez décrire l'emballage externe fini et démontrer sa solidité. Vous devez aussi démontrer comment l'emballage externe fini permet de mettre en évidence toute tentative de manipulation, par exemple par l'utilisation de scellés numérotés, d'une bande adhésive de sûreté, de cachets spéciaux ou de boîtes en carton fermées par une bande adhésive. Vous devrez également montrer que ces dispositifs sont conservés dans un endroit sûr lorsqu'ils ne sont pas utilisés et que vous maintenez un contrôle lorsqu'ils sont en circulation.

Stockage (le cas échéant)

Vous devrez démontrer que l'accès à la zone de stockage est contrôlé. Dans le cas où le produit peut être identifié comme fret aérien ou courrier aérien pendant le stockage, vous devrez démontrer que **des mesures sont prises à ce stade pour protéger le fret aérien/courrier aérien de toute intervention ou manipulation non autorisée**.

Enfin, **vous devrez démontrer que le fret aérien et le courrier aérien finis et emballés sont contrôlés avant d'être expédiés**.

Expédition (le cas échéant)

Vous devrez démontrer que l'accès à la zone d'expédition est contrôlé. Dans le cas où le produit peut être identifié comme fret aérien ou courrier aérien au cours des opérations d'expédition, vous devrez établir que **des mesures sont prises à ce stade pour protéger le fret aérien/courrier aérien de toute intervention ou manipulation non autorisée**.

Transports

Vous devrez fournir des informations détaillées concernant les modalités d'acheminement du fret/courrier jusqu'à l'agent habilité.

Si vous utilisez vos propres moyens de transport, vous devrez démontrer que vos chauffeurs ont reçu une formation au niveau requis. **Si votre société a recours à la sous-traitance, vous devrez vous assurer a) que le fret aérien/courrier aérien est scellé ou emballé par vos soins de manière à garantir que toute atteinte à leur intégrité soit mise en évidence et b) que le transporteur a signé la déclaration de transport figurant dans l'appendice 6-E de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.**

Si vous assumez la responsabilité du transport du fret aérien/courrier aérien, vous devrez établir que les moyens de transport utilisés **peuvent être sécurisés**, soit en apposant des scellés si c'est possible, soit par toute autre méthode. Lorsque des scellés numérotés sont utilisés, vous devrez prouver que l'accès aux scellés est contrôlé et que les numéros sont enregistrés. Si vous employez d'autres méthodes, vous devrez montrer comment le fret ou le courrier permet la mise en évidence de toute tentative de manipulation et/ou est sécurisé. Vous devrez en outre montrer que des mesures sont prises pour vérifier l'identité des conducteurs des véhicules qui collectent votre fret aérien/courrier aérien. Vous devrez également montrer que vous garantissez la sûreté du fret/courrier qui quitte vos locaux. **Vous devrez apporter la preuve que le fret aérien/courrier aérien est protégé de toute intervention non autorisée pendant le transport.**

Vous n'aurez pas à justifier que le conducteur a suivi une formation, ni à produire une copie de la déclaration de transport, lorsque le transport en vue de la collecte du fret aérien/courrier aérien dans vos locaux a été organisé par un agent habilité.

Responsabilités de l'expéditeur

Vous devrez déclarer que vous accepterez que des inspections soient effectuées sans préavis par des inspecteurs de l'autorité compétente dans le but de vérifier le respect des normes imposées.

▼B

Vous devrez également déclarer que vous fournirez rapidement (tout au moins dans un délai de 10 jours ouvrables) à [dénomination de l'autorité compétente] les informations utiles dans le cas où:

a) la responsabilité globale en matière de sûreté est confiée à une personne autre que la personne désignée;

b) d'autres modifications des locaux ou des procédures sont susceptibles d'avoir des conséquences notables sur la sûreté;

c) votre société cesse son activité, ne s'occupe plus de fret aérien ou de courrier aérien ou n'est plus en mesure de satisfaire aux exigences de la législation de l'Union applicable.

Enfin, vous devrez déclarer que vous maintiendrez le respect des normes de sûreté jusqu'à la prochaine visite et/ou inspection de validation sur site.

Il vous sera ensuite demandé d'assumer l'entière responsabilité de la déclaration et de signer le document de validation.

REMARQUES:

Explosifs et dispositifs incendiaires

Les dispositifs explosifs et incendiaires assemblés ne peuvent être acheminés sous forme d'envois de fret que si toutes les règles de sécurité sont pleinement respectées.

Envois provenant d'autres sources

Un chargeur connu peut transmettre à un agent habilité des envois qu'il n'a pas lui-même constitués, sous réserve:

a) qu'ils soient séparées de ses propres envois; et

b) que l'origine soit clairement indiquée sur l'envoi ou sur la documentation jointe.

Tous ces envois doivent être soumis à une inspection/filtrage avant d'être chargés à bord d'un aéronef.

APPENDICE 6-C

LISTE DE CONTRÔLE POUR LA VALIDATION DES CHARGEURS CONNUS

Instructions:

Pour remplir ce formulaire, veuillez respecter les indications suivantes:

— Les champs marqués d'un astérisque «(*)» sont obligatoires et DOIVENT être complétés.

— Si la réponse à une question en **gras** est **NON**, la validation **DOIT** être qualifiée d'**ÉCHEC**. Cela ne s'applique pas lorsque la question est sans objet.

— L'évaluation globale ne peut être qualifiée de **RÉUSSITE** qu'après que l'expéditeur a signé la déclaration d'engagements en dernière page.

— La déclaration d'engagements originale doit être conservée par ou mise à la disposition de l'autorité compétente jusqu'à la date d'expiration de la validation. Une copie de la déclaration devrait être également remise à l'expéditeur.

▼B

PARTIE 1

Organisation et responsabilités

1.1. Date de validation (*)	
jj/mm/aaaa	
1.2. Date de la précédente validation et numéro d'identification unique, le cas échéant	
jj/mm/aaaa	
NIU	
1.3. Nom de l'organisation à valider (*)	
Nom Numéro de TVA/numéro d'enregistrement sur le registre du commerce/numéro d'enregistrement de société (selon le cas)	
1.4. Informations sur le certificat AEOF ou AEOS, le cas échéant	
Numéro du certificat AEO	
Date du dernier contrôle du site par les autorités douanières	
1.5. Adresse du site à valider (*)	
Numéro/Unité/Bâtiment	
Rue	
Ville	
Code postal	
Pays	
1.6. Adresse principale de l'organisation (si elle diffère de celle du site à valider, à condition qu'elle soit dans le même pays)	
Numéro/Unité/Bâtiment	
Rue	
Ville	
Code postal	
Pays	
1.7. Nature de la ou des activités — types de marchandises traitées	

▼B

1.8. Le demandeur assume-t-il la responsabilité…?	
a) de la production b) de l'emballage c) du stockage d) de l'expédition e) d'autres tâches (veuillez préciser)	
1.9. Nombre approximatif de personnes employées sur le site	
1.10. Nom et titre de la personne responsable de la sûreté du fret aérien/courrier aérien (*)	
Nom	
Désignation de la fonction	
1.11. Téléphone	
N° de téléphone:	
1.12. Adresse électronique (*)	
Courrier électronique	

PARTIE 2

Fret aérien/courrier aérien identifiable

Objectif: Établir le point (ou l'endroit) à partir duquel le fret/courrier peut être identifié en tant que fret aérien/courrier aérien.

2.1. Établir où et comment un envoi de fret aérien/courrier aérien devient identifiable comme tel, au moyen d'une inspection de la production, de l'emballage, du stockage, de la sélection, de l'expédition et autres opérations concernées.
Veuillez décrire:

***NB:* il convient de donner des informations détaillées concernant la protection du fret aérien/courrier aérien identifiable comme tel contre toute intervention ou manipulation non autorisée dans les parties 5 à 8.**

PARTIE 3

Recrutement et formation du personnel

Objectif: s'assurer que tout le personnel (permanent, temporaire, intérimaire, chauffeurs) ayant accès au fret aérien/courrier aérien identifiable comme tel soit soumis à un contrôle préalable à l'embauche ou à une vérification des antécédents et soit formé conformément au point 11.2.7 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 et garantir également que tout le personnel effectuant des contrôles de sûreté portant sur les fournitures bénéficie d'une formation conformément au chapitre 11 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

Le fait que les questions des points 3.1 et 3.2 soient en **gras** ou non (ce qui indique qu'un NON entraîne un échec) dépend des règles nationales applicables de l'État dans lequel est implanté le site. Cependant, l'une de ces deux questions

▼B

au moins doit être en **gras**, permettant ainsi de ne plus exiger de contrôle préalable à l'embauche lorsqu'une vérification des antécédents a été effectuée. Les antécédents de la personne responsable des mesures de sûreté doivent toujours être vérifiés.

3.1. **Existe-t-il une procédure de recrutement applicable à tout le personnel ayant accès au fret aérien/courrier aérien identifiable comme tel et comprenant un contrôle préalable à l'embauche conformément au point 11.1.4 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998?** Ceci s'applique au personnel recruté après le 29 avril 2010.	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez indiquer de quel type.	
3.2. **Cette procédure de recrutement comprend-elle une vérification des antécédents, notamment une vérification du casier judiciaire, conformément au point 11.1.3 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998?** Ceci s'applique au personnel recruté après le 29 avril 2010.	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez indiquer de quel type.	
3.3. **La procédure de désignation de la personne responsable de l'exécution et du contrôle de la mise en œuvre des contrôles de sûreté sur le site comporte-t-elle une condition de vérification des antécédents, notamment une vérification du casier judiciaire conformément aux dispositions du point 11.1.3 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998?**	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
3.4. **Le personnel ayant accès au fret aérien/courrier aérien identifiable comme tel reçoit-il une formation de sensibilisation à la sûreté conformément au point 11.2.7 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 avant d'être autorisé à accéder au fret aérien/courrier aérien identifiable comme tel? Le personnel effectuant des contrôles de sûreté portant sur les fournitures bénéficie-t-il d'une formation conformément au chapitre 11 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998?**	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
3.5. **Le personnel (visé ci-dessus) suit-il un programme de recyclage selon la fréquence établie pour cette formation?**	
OUI ou NON	
3.6. **Évaluation — Ces mesures permettent-elles de garantir que tout le personnel ayant accès au fret aérien/courrier aérien identifiable comme tel et tout le personnel effectuant des contrôles de sûreté ont été correctement recrutés et formés conformément au chapitre 11 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998?**	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	

▼B

PARTIE 4

Sûreté physique

Objectif: déterminer si le niveau de sûreté (physique) sur le site ou dans les locaux est suffisant pour protéger le fret aérien/courrier aérien identifiable comme tel de toute intervention non autorisée.

4.1. Le site est-il protégé par une clôture ou une barrière physique?	
OUI ou NON	
4.2. Tous les points d'accès au site sont-ils surveillés?	
OUI ou NON	
4.3. Dans l'affirmative, les points d'accès sont-ils contrôlés:	
par des membres du personnel?	
manuellement?	
automatiquement?	
électroniquement?	
Autre (préciser)	
4.4. Le bâtiment est-il de construction solide?	
OUI ou NON	
4.5. Le bâtiment est-il doté d'un système d'alarme efficace?	
OUI ou NON	
4.6. Le bâtiment est-il doté d'un système efficace de télévision en circuit fermé (CCTV)?	
OUI ou NON	
4.7. Dans l'affirmative, les images enregistrées sont-elles conservées?	
OUI ou NON	
4.8. Toutes les portes, fenêtres et autres points d'accès au fret aérien/courrier aérien identifiable comme tel sont-ils sécurisés ou soumis à un contrôle d'accès?	
OUI ou NON	
4.9. Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi	
4.10. **Évaluation: Les mesures adoptées par l'organisation suffisent-elles pour empêcher l'accès de personnes non autorisées dans les zones du site et des locaux où du fret aérien/courrier aérien est traité ou stocké?**	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	

▼B

PARTIE 5

Production

Objectif: protéger le fret aérien/courrier aérien identifiable comme tel de toute intervention ou manipulation non autorisée.

Veuillez répondre à ces questions lorsque le produit pourrait être identifié comme fret aérien/courrier aérien au cours des opérations de production.

5.1. L'accès à la zone de production est-il surveillé?	
OUI ou NON	
5.2. Si la réponse est OUI, de quelle manière?	
5.3. L'activité de production est-elle surveillée?	
OUI ou NON	
5.4. Si la réponse est OUI, de quelle manière?	
5.5. Des contrôles sont-ils mis en place pour empêcher des manipulations au stade de la production?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
5.6. **Évaluation: L'organisation a-t-elle pris des mesures suffisantes pour protéger le fret aérien/courrier aérien identifiable comme tel de toute intervention ou manipulation non autorisée pendant les opérations de production?**	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	

PARTIE 6

Emballage

Objectif: protéger le fret aérien/courrier aérien identifiable comme tel de toute intervention ou manipulation non autorisée.

Veuillez répondre à ces questions lorsque le produit pourrait être identifié comme fret aérien/courrier aérien au cours des opérations d'emballage.

6.1. L'activité d'emballage est-elle surveillée?
OUI ou NON
6.2. Si la réponse est OUI, de quelle manière?
6.3. Veuillez décrire l'emballage extérieur fini:
a) l'emballage extérieur fini est-il solide?
OUI ou NON Veuillez décrire:

▼B

b) l'emballage extérieur fini est-il inviolable?	
OUI ou NON	
Veuillez décrire:	
6.4. a) Des scellés numérotés, une bande adhésive de sûreté, des cachets spéciaux ou des boîtes en carton fermées par une bande adhésive sont-ils utilisés pour que soit mise en évidence toute tentative d'effraction sur le fret aérien/courrier aérien?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI:	
6.4. b) Les scellés, bandes adhésives de sûreté ou cachets spéciaux sont-ils conservés dans un endroit sûr lorsqu'ils ne sont pas utilisés?	
OUI ou NON	
Veuillez décrire:	
6.4. c) La remise de scellés numérotés, de bande adhésive de sûreté et/ou de cachets est-elle contrôlée?	
OUI ou NON	
Veuillez décrire:	
6.5. Si la réponse à la question 6.4. a) est OUI, de quelle manière s'effectue le contrôle?	
6.6. **Évaluation: Les procédures relatives à l'emballage permettent-elles de protéger le fret aérien/courrier aérien identifiable comme tel de toute intervention ou manipulation non autorisée?**	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	

PARTIE 7

Stockage

Objectif: protéger le fret aérien/courrier aérien identifiable comme tel de toute intervention ou manipulation non autorisée.

Veuillez répondre à ces questions lorsque le produit pourrait être identifié comme fret aérien/courrier aérien au cours des opérations de stockage.

7.1. Le fret aérien/courrier aérien fini et emballé est-il stocké dans des conditions de sécurité et à l'abri de manipulation?	
OUI ou NON	
7.2. **Évaluation: Les procédures de stockage permettent-elles de protéger de manière suffisante le fret aérien/courrier aérien identifiable comme tel de toute intervention ou manipulation non autorisée?**	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	

▼B

PARTIE 8

Expédition

Objectif: protéger le fret aérien/courrier aérien identifiable comme tel de toute intervention ou manipulation non autorisée.

Veuillez répondre à ces questions lorsque le produit pourrait être identifié comme fret aérien/courrier aérien au cours des opérations d'expédition.

8.1. L'accès à la zone d'expédition est-il surveillé?	
OUI ou NON	
8.2. Si la réponse est OUI, de quelle manière?	
8.3. Qui a accès à la zone d'expédition?	
Personnel?	
OUI ou NON	
Chauffeurs?	
OUI ou NON	
Visiteurs?	
OUI ou NON	
Sous-traitants?	
OUI ou NON	
8.4. **Évaluation: Les mesures prises sont-elles suffisantes pour protéger le fret aérien/courrier aérien de toute intervention ou manipulation non autorisée dans la zone d'expédition?**	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	

PARTIE 8A

Envois provenant d'autres sources

Objectif: établir les procédures de traitement des envois non sécurisés.

Ne répondez à ces questions que si des envois destinés à être acheminés par voie aérienne provenant d'autres compagnies sont acceptés.

8A.1. **La compagnie accepte-t-elle des envois de fret provenant d'autres compagnies destinés à être acheminés par avion?**	
OUI ou NON	
8A.2. Dans l'affirmative, comment ces envois sont-ils conservés à part du fret appartenant à la compagnie et comment sont-ils identifiés par l'agent habilité ou le transporteur?	

▼B

PARTIE 9

Transports

Objectif: protéger le fret aérien/courrier aérien identifiable comme tel de toute intervention ou manipulation non autorisée.

9.1. De quelle manière le fret aérien/courrier aérien est-il acheminé jusqu'à l'agent habilité?	
a) Transport par l'agent habilité ou pour son compte?	
OUI ou NON	
b) Transport par l'expéditeur?	
OUI ou NON	
c) Recours à un sous-traitant choisi par l'expéditeur?	
OUI ou NON	
9.2. **Dans le cas où l'expéditeur a recours à un sous-traitant:** — **le fret aérien/courrier aérien est-il scellé ou emballé avant le transport de manière à garantir que toute atteinte à leur intégrité soit mise en évidence? et** — **le transporteur a-t-il signé la déclaration de transport?**	
OUI ou NON	
Ne répondez à ces questions que lorsque les points 9.1 b) ou 9.1 c) s'appliquent. 9.3. Le compartiment fret du véhicule de transport est-il sécurisé?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, précisez de quelle manière:	
9.4. a) Lorsque le compartiment fret du véhicule de transport est sécurisé, des scellés numérotés sont-ils utilisés?	
OUI ou NON	
b) Lorsque des scellés numérotés sont utilisés, l'accès aux scellés est-il contrôlé et les numéros sont-ils enregistrés lors de la remise des scellés?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, précisez de quelle manière:	
9.5. Lorsque le compartiment fret du véhicule de transport n'est pas sécurisé, le fret aérien/courrier aérien est-il conditionné de manière telle que toute tentative d'effraction soit mise en évidence?	
OUI ou NON	

▼B

9.6. Dans l'affirmative, décrivez le moyen utilisé pour que toute tentative d'effraction soit mise en évidence.	
9.7. Si la réponse est NON, comment est-il mis en sécurité?	
9.8. **Évaluation: Les mesures prises sont-elles suffisantes pour protéger le fret aérien/courrier aérien de toute intervention non autorisée durant le transport?**	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	

DÉCLARATION D'ENGAGEMENTS

Je déclare que:

— **j'accepterai que des inspections soient effectuées sans préavis par des inspecteurs de l'autorité compétente dans le but de vérifier le respect des normes imposées. Dans l'hypothèse où les inspecteurs détecteraient des manquements graves en matière de sûreté, mon statut de chargeur connu pourrait m'être retiré,**

— **je fournirai rapidement (tout au moins dans un délai de 10 jours ouvrables) à [dénomination de l'autorité compétente] les informations utiles dans le cas où:**

  — **la responsabilité globale en matière de sûreté est confiée à une personne autre que la personne désignée au point 1.10,**

  — **d'autres modifications des locaux ou des procédures sont susceptibles d'avoir des conséquences notables sur la sûreté, et**

  — **la société cesse son activité, ne s'occupe plus de fret aérien ou de courrier aérien ou n'est plus en mesure de satisfaire aux exigences de la législation de l'Union européenne applicable,**

— **je maintiendrai le respect des normes de sûreté jusqu'à la prochaine visite et/ou inspection de validation sur site,**

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

Signé	
Fonction au sein de l'entreprise:	

Évaluation (et notification)

Réussite/Échec	
Lorsque l'évaluation générale est un échec, établissez ci-dessous la liste des domaines dans lesquels l'expéditeur n'a pas respecté les normes de sûreté requises ou pour lesquels apparaît une vulnérabilité particulière. Indiquez également quelles adaptations seraient, selon vous, nécessaires pour atteindre le niveau requis et passer l'évaluation avec succès.	
Signé	
(Nom du validateur)	

▼M2

APPENDICE 6-C2

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

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

Un RA3 doit garantir que les envois à destination de l'Union ont fait l'objet de contrôles de sûreté, notamment une inspection/filtrage le cas échéant, et ont été protégés contre toute intervention non autorisée entre le moment où ils ont fait l'objet de ces contrôles de sûreté et le moment où ils ont été chargés à bord d'un aéronef ou remis à un ACC3 ou à un autre RA3.

Les conditions préalables au transport de fret aérien ou de courrier aérien à destination de l'Union [1] ou de l'Islande, de la Norvège ou de la Suisse sont fixées par le règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

La liste de contrôle est l'outil que le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne doit utiliser pour évaluer le niveau de sûreté appliqué au fret aérien ou au courrier aérien [2] à destination de l'Union européenne ou de l'EEE par l'entité demandant à être désignée comme RA3 ou sous sa responsabilité. La liste de contrôle ne doit être utilisée que dans les cas visés au point 6.8.5.1 b) de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998. Dans les cas visés au point 6.8.5.1 a) de ladite annexe, le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne doit utiliser la liste de contrôle relative aux ACC3.

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

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

— la déclaration d'engagements [appendice 6-H2 du règlement d'exécution (UE) 2015/1998] signée par l'entité validée; et

— une déclaration signée par le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne attestant son indépendance vis-à-vis de l'entité validée [appendice 11-A du règlement d'exécution (UE) 2015/1998].

La numérotation des pages, la date de la validation de sûreté aérienne de l'Union européenne et les paraphes apposés sur chaque page par le validateur et l'entité validée feront foi de l'intégrité du rapport de validation.

Le RA3 doit pouvoir utiliser le rapport dans ses relations commerciales avec tout ACC3 et, le cas échéant, avec tout RA3.

---

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

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

▼M2

En principe, le rapport de validation doit être rédigé en anglais.

Le volet 5 — Inspection/filtrage et le volet 6 — Fret ou courrier à haut risque (FCHR) doivent être examinés au regard des exigences des chapitres 6.7 et 6.8 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998. Pour les volets qui ne peuvent pas être examinés au regard des exigences du règlement d'exécution (UE) 2015/1998, les critères de référence sont les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'annexe 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale et les orientations figurant dans le manuel de sûreté de l'aviation de l'OACI (Doc 8973-Diffusion restreinte).

Instructions

— Tous les volets applicables et pertinents de la liste de contrôle doivent être remplis, compte tenu du modèle d'entreprise et des opérations de l'entité en cours de validation. Lorsque aucune information n'est disponible, cette absence d'informations doit être expliquée.

— À la suite de chaque volet, le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne doit attester si et dans quelle mesure les objectifs dudit volet sont remplis.

VOLET 1

Identification de l'entité validée et du validateur

1.1. Date(s) de validation	
Utiliser le format de date exact, par exemple du 01/10/2012 au 02/10/2012	
jj/mm/aaaa	
1.2. Date de la précédente validation, le cas échéant	
jj/mm/aaaa	
Numéro d'enregistrement RA3 précédent, le cas échéant	
Certificat AEO ou statut C-TPAT ou autres types de certification, le cas échéant	
1.3. Informations concernant le validateur de sûreté aérienne	
Nom	
Société/Organisme/Autorité	
Identifiant alphanumérique unique (UAI)	
Adresse électronique	
Numéro de téléphone — y compris les indicatifs internationaux	

▼**M2**

1.4. Nom de l'entité	
Nom	
Numéro de la société (par exemple, numéro d'identification dans le registre de commerce, le cas échéant)	
Numéro/Unité/Bâtiment	
Rue	
Ville	
Code postal	
État (le cas échéant)	
Pays	
Adresse de boîte postale, le cas échéant	
1.5. Adresse principale de l'organisme (si elle diffère du site à valider)	
Numéro/Unité/Bâtiment	
Rue	
Ville	
Code postal	
État (le cas échéant)	
Pays	
Adresse de boîte postale, le cas échéant	
1.6. Nature de l'activité — plusieurs types d'activités peuvent coexister	
a) Fret aérien uniquement b) Transport aérien et autres modes de transport c) Transitaire avec locaux pour le fret d) Transitaire sans locaux pour le fret e) Agent de manutention f) Autres	
1.7. Le demandeur …	
a) reçoit-il du fret d'un autre agent habilité d'un pays tiers?	

▼M2

b) reçoit-il du fret de chargeurs connus d'un pays tiers?	
c) reçoit-il du fret de clients en compte d'un pays tiers?	
d) reçoit-il du fret exempté?	
e) inspecte-t-il le fret?	
f) stocke-t-il le fret?	
g) autre, veuillez préciser?	
1.8. Nombre approximatif de personnes employées sur le site	
Nombre	
1.9. Nom et titre de la personne responsable de la sûreté du fret aérien ou du courrier aérien du pays tiers	
Nom	
Désignation de la fonction	
Adresse électronique	
Numéro de téléphone — y compris les indicatifs internationaux	

VOLET 2

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

Objectif: aucun transport de fret aérien ou de courrier aérien ne doit être effectué à destination de l'Union européenne ou de l'EEE sans avoir été soumis à des contrôles de sûreté. Le fret et le courrier livrés par un RA3 à un ACC3 ou à un autre RA3 ne peuvent être acceptés comme étant du fret ou courrier sûrs que si le RA3 effectue ces contrôles de sûreté. Les modalités de ces contrôles font l'objet des volets suivants de la présente liste de contrôle.

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

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

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

Référence: point 6.8.3 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

▼**M2**

2.1. L'entité a-t-elle mis en place un programme de sûreté?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez passer directement au point 2.5.	
2.2. Programme de sûreté de l'entité	
Date — utiliser le format de date exact jj/mm/aaaa	
la version.	
Le programme de sûreté est-il présenté à l'autorité compétente de l'État dans lequel se situe l'entité et/ou est-il approuvé par cette autorité? Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.	
2.3. Le programme de sûreté couvre-t-il suffisamment les éléments des volets 3 à 9 de la liste de contrôle?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer en détail pourquoi.	
2.4. Le programme de sûreté est-il concluant, efficace et complet?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
2.5. L'entité a-t-elle mis en place une procédure garantissant que le fret aérien ou le courrier aérien fait l'objet de contrôles de sûreté appropriés avant d'être transféré à un ACC3 ou à un autre RA3?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.	
2.6. L'entité a-t-elle mis en place un système de gestion (par exemple, des instruments, des instructions) garantissant que les contrôles de sûreté requis sont mis en œuvre?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire le système de gestion et expliquer s'il est approuvé, contrôlé ou fourni par l'autorité compétente ou par une autre entité.	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer de quelle manière l'entité s'assure que les contrôles de sûreté soin effectués conformément aux exigences.	

▼M2

2.7. Conclusions et observations générales sur le caractère fiable, concluant et efficace de la procédure	
Observations de l'entité	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 3

Recrutement et formation du personnel

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

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

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

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

Remarques:

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

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

Référence: point 6.8.3.1 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

3.1. Une procédure est-elle prévue pour garantir que tous les membres du personnel disposant d'un accès direct et non accompagné au fret aérien/courrier aérien sécurisé sont soumis à des contrôles préalables à l'embauche qui évaluent leurs antécédents et compétences?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez indiquer le nombre d'années antérieures prises en considération pour le contrôle préalable à l'embauche et l'entité qui effectue ce contrôle.	

▼**M2**

3.2. Cette procédure comporte-t-elle les éléments suivants?	
☐ vérification des antécédents ☐ contrôle préalable à l'embauche ☐ contrôle des antécédents judiciaires ☐ entretiens ☐ autres (préciser) Veuillez expliquer les éléments, préciser l'entité chargée de l'élément en question et indiquer, le cas échéant, la période antérieure prise en compte.	
3.3. Une procédure est-elle prévue pour garantir que la personne responsable de l'application et de la surveillance de la mise en œuvre des contrôles de sûreté sur le site fait l'objet d'un contrôle préalable à l'embauche qui évalue ses antécédents et compétences?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez indiquer le nombre d'années antérieures prises en considération pour le contrôle préalable à l'embauche et l'entité qui effectue ce contrôle.	
3.4. Cette procédure comporte-t-elle les éléments suivants?	
☐ vérification des antécédents ☐ contrôle préalable à l'embauche ☐ contrôle des antécédents judiciaires ☐ entretiens ☐ autres (préciser) Veuillez expliquer les éléments, préciser l'entité chargée de l'élément en question et indiquer, le cas échéant, la période antérieure prise en compte.	
3.5. Le personnel disposant d'un accès direct et non accompagné au fret aérien ou au courrier aérien sécurisé reçoit-il une formation en matière de sûreté avant d'être autorisé à accéder à ce type de fret aérien ou de courrier aérien?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire les éléments et la durée de la formation.	
3.6. Le personnel qui procède à la réception, à l'inspection/filtrage ou à la protection de fret aérien ou de courrier aérien reçoit-il une formation spécifique en rapport avec ses fonctions?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire les éléments et la durée des formations.	
3.7. Le personnel visé aux points 3.5 et 3.6 reçoit-il une formation périodique?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser les éléments et la fréquence de la formation périodique.	

▼**M2**

3.8. Conclusion: les mesures concernant le recrutement et la formation du personnel garantissent-elles que tout le personnel ayant accès au fret aérien ou au courrier aérien sécurisé a été correctement recruté et formé à un niveau suffisant pour être conscient de ses responsabilités en matière de sûreté?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 4

Procédures d'acceptation

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

Lorsqu'il accepte un envoi, le RA3 doit établir le statut de l'entité d'où provient l'envoi en vérifiant si l'identifiant alphanumérique unique de l'entité qui effectue la livraison est indiqué dans la documentation accompagnant l'envoi, et en confirmant que le transporteur aérien ou l'entité qui effectue la livraison porte la mention «actif» dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» pour l'aéroport ou le site spécifié, le cas échéant.

Si aucun identifiant alphanumérique unique n'est indiqué dans la documentation accompagnant l'envoi ou si le transporteur aérien ou l'entité ne porte pas la mention «actif» dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement», le RA3 doit traiter l'envoi comme provenant d'une source inconnue.

En outre, un RA3 doit tenir à jour une base de données contenant au moins les informations suivantes pour chaque agent habilité ou chargeur connu ayant fait l'objet d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne conformément au point 6.8.5.1, dont il reçoit directement du fret ou du courrier à livrer à un ACC3 et destinés à être transportés dans l'Union:

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

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

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

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

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

f) l'identifiant alphanumérique unique attribué dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement».

Référence: points 6.8.3.1, 6.8.3.5 et 6.8.5.4 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

Remarques: un RA3 ne peut accepter du fret provenant d'un AC3 comme étant du fret sûr que si ce RA3 a désigné lui-même cet expéditeur comme AC3, conformément au point 6.8.3.1 c) de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998, et assume la responsabilité du fret livré par cet expéditeur.

▼**M2**

4.1. Lorsqu'elle accepte un envoi, l'entité vérifie-t-elle si celui-ci provient d'un autre RA3, d'un KC3, d'un AC3 ou d'un expéditeur inconnu?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, de quelle manière?	
4.2. L'entité vérifie-t-elle si l'identifiant alphanumérique unique est indiqué dans la documentation accompagnant l'envoi provenant d'un autre ACC3, RA3 ou KC3 et confirme-t-elle le statut «actif» de l'ACC3, du RA3 ou du KC3 dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement»?	
OUI ou NON	
4.3. L'entité a-t-elle mis en place une procédure garantissant que, lorsque aucun identifiant alphanumérique unique n'est indiqué dans la documentation ou lorsque l'entité dont provient le fret n'a pas de statut «actif» dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement», l'envoi est traité comme une livraison provenant d'une source inconnue?	
OUI ou NON	
4.4. L'entité désigne-t-elle des expéditeurs comme AC3?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure et les garanties que l'entité exige de la part de l'expéditeur.	
4.5. Lorsqu'elle accepte un envoi, l'entité vérifie-t-elle si sa destination est un aéroport de l'Union européenne ou de l'EEE?	
OUI ou NON — veuillez expliquer.	
4.6. Si la réponse est OUI, l'entité soumet-elle l'ensemble du fret aérien ou du courrier aérien aux mêmes contrôles de sûreté lorsque la destination est un aéroport de l'Union européenne ou de l'EEE?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.	
4.7. Lorsqu'elle accepte un envoi, l'entité vérifie-t-elle si celle-ci doit être considérée comme du fret et du courrier à haut risque (FCHR) (voir définition au volet 6), y compris dans le cas d'envois livrés par des modes de transport autres qu'aériens?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, de quelle manière? Veuillez décrire la procédure.	
4.8. Lorsqu'elle accepte un envoi sécurisé, l'entité validée vérifie-t-elle si celui-ci a été protégé contre toute intervention non autorisée ou contre toute atteinte à son intégrité?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire par quels moyens (par exemple, scellés, verrous, inspection)	

▼**M2**

4.9. La personne qui effectue la livraison est-elle tenue de présenter un document d'identité officiel comportant sa photographie?	
OUI ou NON	
4.10. Une procédure a-t-elle été mise en place pour repérer les envois qui requièrent une inspection/filtrage?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, de quelle manière?	
4.11. Conclusion: les procédures d'acceptation sont-elles suffisantes pour déterminer si le fret aérien ou le courrier aérien à destination d'un aéroport de l'Union européenne ou de l'EEE provient d'une chaîne d'approvisionnement sécurisée ou doit faire l'objet d'une inspection/filtrage?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 5

Inspection/filtrage

Objectif: lorsque le RA3 accepte du fret et du courrier qui ne proviennent pas d'une chaîne d'approvisionnement sécurisée, il doit soumettre ces envois à une inspection/filtrage appropriée avant de pouvoir les livrer à un ACC3 comme étant du fret sûr. Le RA3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret aérien et le courrier aérien destinés à l'Union européenne ou à l'EEE pour transfert, transit ou déchargement dans un aéroport de l'Union sont soumis à une inspection/filtrage par les moyens ou les méthodes figurant dans la législation de l'Union et d'un niveau suffisant pour permettre d'obtenir l'assurance raisonnable qu'ils ne contiennent pas d'articles prohibés.

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

Référence: point 6.8.3 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

▼**M2**

5.1. L'inspection/filtrage est-elle effectuée pour le compte de l'entité par une autre entité?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez indiquer la nature précise de ces entités: — société d'inspection/filtrage privée, — entreprise du secteur public, — installation ou organisme d'inspection/filtrage du secteur public, — autre Veuillez préciser la nature de l'accord ou du contrat entre l'entité validée et l'entité qui effectue l'inspection/filtrage en son nom.	
5.2. L'entité est-elle en mesure de demander les contrôles de sûreté appropriés lorsque l'inspection/filtrage est effectuée par l'une des entités susmentionnées?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser.	
5.3. Au moyen de quels instruments et selon quelles instructions (par exemple, contrôle, supervision, et contrôle de la qualité) l'entité s'assure-t-elle à ce que les contrôles de sûreté sont effectués conformément aux exigences par ces prestataires de service?	
5.4. Quelles sont les méthodes d'inspection/filtrage utilisées pour le fret aérien et le courrier aérien?	
Veuillez préciser, en détaillant les équipements utilisés pour l'inspection/filtrage du fret aérien et du courrier aérien (par exemple, fabricant, type, version du logiciel, norme, numéro de série) pour toutes les méthodes pratiquées.	
5.5. L'équipement utilisé ou la méthode utilisée (par exemple, chiens détecteurs d'explosifs) figure-t-il ou figure-t-elle sur les listes de conformité les plus récentes de l'Union européenne, de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) ou de l'administration américaine chargée de la sûreté des transports (TSA)?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	

▼**M2**

Si la réponse est NON, veuillez fournir des précisions sur l'agrément des équipements et la date de celui-ci, ainsi que des éléments démontrant qu'il respecte les normes de l'Union européenne relatives à ces équipements.	
5.6. L'équipement est-il utilisé conformément au concept d'opération (CONOPS) du fabricant et fait-il l'objet de contrôles et d'essais réguliers?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.	
5.7. Lorsqu'un chien détecteur d'explosifs est déployé, a-t-il suivi une formation initiale et une formation périodique, et a-t-il été soumis à une procédure de contrôle de la qualité et d'agrément d'un niveau équivalant aux exigences de l'Union européenne ou de la TSA?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire l'ensemble de la procédure et la documentation correspondante sur laquelle repose l'évaluation.	
5.8. Lorsqu'un chien détecteur d'explosifs est utilisé, le processus d'inspection/filtrage est-il consécutif à une méthode de déploiement d'un niveau équivalant aux normes de l'Union européenne ou de la TSA?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire l'ensemble de la procédure et la documentation correspondante sur laquelle repose l'évaluation.	
5.9. La nature de l'envoi est-elle prise en considération lors de l'inspection/filtrage?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire de quelle manière on s'assure que la méthode d'inspection/filtrage choisie est employée à un niveau suffisant pour permettre d'obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans l'envoi.	
5.10. Une procédure est-elle prévue pour trouver la cause de l'alarme produite par les équipements d'inspection/filtrage? Pour certains équipements, tels que les équipements de radioscopie, l'alarme est déclenchée par l'opérateur lui-même.	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure suivie pour trouver la cause des alarmes de manière à obtenir l'assurance raisonnable de l'absence d'articles prohibés.	

▼**M2**

Si la réponse est NON, décrivez les suites réservées à l'envoi.	
5.11. Y a-t-il des envois exemptés d'inspection/filtrage de sûreté?	
OUI ou NON	
5.12. Y a-t-il des envois non conformes à la liste de l'Union?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
5.13. L'accès à la zone d'inspection/filtrage est-il contrôlé de manière à garantir que seul le personnel autorisé et formé y a accès?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
5.14. Un régime de contrôle de la qualité et/ou d'essais a-t-il été mis en place?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
5.15. Conclusion: le fret aérien ou le courrier aérien sont-ils soumis à une inspection/filtrage par l'un des moyens ou l'une des méthodes figurant au point 6.2.1 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 et d'un niveau suffisant pour permettre d'obtenir l'assurance raisonnable qu'ils ne contiennent pas d'articles prohibés?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser les raisons.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 6

Fret ou courrier à haut risque

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

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

▼**M2**

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

Référence: point 6.7 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

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

6.1. Le personnel chargé des contrôles de sûreté sait-il quel fret aérien/courrier aérien doit être traité comme du fret et courrier à haut risque (FCHR)?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
6.2. L'entité a-t-elle mis en place des procédures permettant de repérer le FCHR?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
6.3. Le FCHR est-il soumis à des procédures d'inspection/filtrage spécifiques conformément à la législation de l'Union?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez indiquer les procédures appliquées.	
6.4. Après l'inspection/filtrage, l'entité ajoute-t-elle une déclaration sur le statut de sûreté «SHR» dans la documentation qui accompagne l'envoi?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la manière dont le statut de sûreté est établi et dans quel document.	
6.5. Conclusion: la procédure mise en place par l'entité est-elle utile et suffisante pour garantir que tout le FCHR fait l'objet d'un traitement adéquat avant le chargement?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser les raisons.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

▼M2

VOLET 7

Protection du fret aérien/courrier aérien sécurisé

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

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

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

Référence: point 6.8.3.1 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

7.1. La protection du fret aérien/courrier aérien sécurisé est-elle assurée par une autre entité pour le compte de l'entité validée?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez indiquer la nature précise de ces entités: — société d'inspection/filtrage privée, — entreprise du secteur public, — installation ou organisme d'inspection/filtrage du secteur public, — autre	
7.2. Des contrôles de sûreté et une protection ont-ils été mis en place pour empêcher toute atteinte à l'intégrité au cours de la procédure d'inspection/filtrage?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser. Veuillez préciser le ou les types de protection mis en place: — moyens physiques (par exemple, clôture, barrière, bâtiment construit en matériaux solides), — moyens humains (par exemple, patrouilles) — moyens technologiques (par exemple, caméras de surveillance en circuit fermé, alarme d'intrusion). Veuillez expliquer de quelle manière ils sont organisés.	

▼M2

7.3. Le fret aérien/courrier aérien sûr est-il uniquement accessible aux personnes autorisées?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser. Veuillez indiquer de quelle manière sont contrôlés tous les points d'accès (y compris les portes et fenêtres) au fret aérien ou au courrier aérien identifiable et sécurisé.	
7.4. Des procédures ont-elles été mises en place pour garantir que le fret aérien ou le courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE ayant fait l'objet de contrôles de sûreté est protégé contre toute intervention non autorisée entre le moment où les contrôles de sûreté ont été réalisés et le moment où il est chargé ou transféré à un ACC3 ou à un autre RA3?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire les moyens de protection utilisés (par exemple, par des moyens physiques, humains ou technologiques). Veuillez également préciser si le bâtiment est construit en matériaux solides et quels types de matériaux sont utilisés, le cas échéant.	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
7.5. Conclusion: la protection des envois est-elle suffisamment efficace pour prévenir toute intervention illicite?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser les raisons.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 8

Documentation

Objectif: le RA3 doit s'assurer que la documentation qui accompagne l'envoi ayant fait l'objet de sa part des contrôles de sûreté (par exemple, inspection/filtrage, protection) contient au minimum:

a) l'identifiant alphanumérique unique obtenu auprès de l'autorité compétente responsable de la désignation; et

▼M2

b) 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; et

c) le contenu de l'envoi; et

d) le statut de sûreté, indiqué comme suit:

— «SPX», qui signifie que l'envoi est sécurisé pour être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers et des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier; ou

— «SCO», qui signifie que l'envoi est sécurisé pour être transporté uniquement par des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier; ou

— «SHR», qui signifie que l'envoi est sécurisé pour être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier, dans le respect des exigences relatives au fret ou au courrier à haut risque.

Si le statut de sûreté est délivré par le RA3, l'entité doit également indiquer les raisons pour lesquelles il a été délivré, telles que 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 concernant la déclaration sur le statut de sûreté de l'envoi.

La documentation accompagnant l'envoi peut se présenter 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.

Référence: points 6.3.2.6 d), 6.8.3.4, 6.8.3.5 et 6.8.3.6 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

8.1. L'entité s'assure-t-elle que la documentation d'accompagnement appropriée est établie et inclut les informations requises aux points 6.3.2.6 d), 6.8.3.4, 6.8.3.5 et 6.8.3.6 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer.	
8.2. En particulier, l'entité précise-t-elle le statut du fret et la façon dont ce statut a été établi?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer.	
8.3. Conclusion: la procédure de documentation est-elle suffisante pour garantir que le fret ou le courrier est accompagné d'une documentation d'accompagnement appropriée indiquant le statut de sûreté correct et toutes les informations requises?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser les raisons.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

▼M2

VOLET 9

Transport

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

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

Référence: point 6.8.3 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

9.1. De quelle manière le fret aérien ou le courrier aérien est-il acheminé jusqu'à l'ACC3 ou à un autre RA3?	
a) Transport propre de l'entité validée?	
OUI ou NON	
b) Transport d'un autre RA3 ou d'un ACC3?	
OUI ou NON	
c) Sous-traitant utilisé par l'entité validée?	
OUI ou NON	
9.2. Le fret aérien ou le courrier aérien est-il placé dans un emballage à témoin d'intégrité?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, de quelle manière?	
9.3. Le véhicule est-il scellé ou verrouillé avant le transport?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, de quelle manière?	
9.4. Lorsque des scellés numérotés sont utilisés, l'accès aux scellés est-il contrôlé et les numéros sont-ils enregistrés?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser de quelle manière.	
9.5. Le cas échéant, le transporteur concerné signe-t-il la déclaration du transporteur?	
OUI ou NON	

▼M2

9.6. La personne transportant le fret a-t-elle été soumise à des contrôles de sûreté spécifiques et a-t-elle reçu une formation de sensibilisation à la sûreté avant d'être autorisée à transporter du fret aérien sécurisé ou du courrier aérien sécurisé, ou les deux?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez indiquer quel type de contrôles de sûreté (par exemple, contrôle préalable à l'embauche, vérification des antécédents) et quel type de formation (par exemple, formation de sensibilisation à la sûreté).	
9.7. Conclusion: Les mesures prises sont-elles suffisantes pour protéger le fret aérien ou le courrier aérien de toute intervention non autorisée durant le transport?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 10

Conformité

Objectif: Après évaluation des volets 1 à 9 de la présente liste de contrôle, le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne doit établir si sa vérification sur place confirme la mise en œuvre des contrôles de sûreté conformément aux objectifs cités sur la présente liste de contrôle pour le fret aérien ou le courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE.

Deux scénarios sont possibles. Le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne conclut:

1. soit que l'entité a réussi à se conformer aux objectifs mentionnés sur la présente liste de contrôle («Réussite»). Un rapport de validation doit être remis à l'autorité compétente responsable de la désignation et à l'entité validée dans un délai maximal d'un mois après la vérification sur place;

2. soit que l'entité n'est pas parvenue à se conformer aux objectifs mentionnés sur la présente liste de contrôle («Échec»). Dans ce cas, l'entité n'est pas autorisée à livrer à un ACC3 ou à un autre RA3 du fret aérien ou du courrier aérien sécurisé à destination de l'Union européenne ou de l'EEE. Elle doit recevoir une copie de la liste de contrôle indiquant les déficiences.

10.1. Conclusion générale: veuillez indiquer le cas de figure le plus proche de la situation validée	
1 ou 2	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	
Observations de l'entité	

Nom du validateur:

Date:

Signature:

▼M2

ANNEXE

Liste des personnes et entités visitées et interrogées

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

Nom de l'entité	Nom de la personne de contact	Fonction de la personne de contact	Date de la visite ou de l'entretien

APPENDICE 6-C3

LISTE DE CONTRÔLE POUR LA VALIDATION DES ACC3

La désignation comme ACC3 (*transporteur de fret aérien ou de courrier aérien qui effectue des opérations à destination de l'Union au départ d'un aéroport d'un pays tiers*) est la condition préalable au transport de fret aérien ou de courrier aérien à destination de l'Union européenne (UE) [1] ou de l'Islande, de la Norvège et de la Suisse, en vertu du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

La désignation comme ACC3 est requise, en principe, pour tous les vols transportant du fret ou du courrier destiné au transfert, au transit ou au déchargement dans les aéroports de l'Union européenne ou de l'EEE [2]. Chacune des autorités compétentes des États membres de l'Union européenne, de l'Islande, de la Norvège et de la Suisse est responsable de la désignation de certains transporteurs aériens comme ACC3. La désignation se fonde sur le programme de sûreté d'un transporteur aérien et sur une vérification sur place de sa mise en œuvre, dans le respect des objectifs mentionnés sur la présente liste de contrôle pour la validation.

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

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

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

▼M2

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

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

— la déclaration d'engagements [appendice 6-H1 du règlement d'exécution (UE) 2015/1998] signée par l'entité validée; et

— une déclaration signée par le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne attestant son indépendance vis-à-vis de l'entité validée [appendice 11-A du règlement d'exécution (UE) 2015/1998].

La numérotation des pages, la date de la validation de sûreté aérienne de l'Union européenne et les paraphes apposés sur chaque page par le validateur et l'entité validée feront foi de l'intégrité du rapport de validation. En principe, le rapport de validation doit être rédigé en anglais.

Le volet 3 — programme de sûreté du transporteur aérien, le volet 6 — base de données, le volet 7 — inspection/filtrage et le volet 8 — fret ou courrier à haut risque (FCHR) doivent être examinés au regard des exigences des chapitres 6.7 et 6.8 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998. Pour les autres volets, les critères de référence sont les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'annexe 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale et les orientations figurant dans le manuel de sûreté de l'aviation de l'OACI (Doc 8973-Diffusion restreinte).

Instructions

— Tous les volets applicables et pertinents de la liste de contrôle doivent être remplis, compte tenu du modèle d'entreprise et des opérations de l'entité en cours de validation. Lorsque aucune information n'est disponible, cette absence d'informations doit être expliquée.

— À la suite de chaque volet, le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne doit attester si et dans quelle mesure les objectifs dudit volet sont remplis.

VOLET 1

Identification de l'entité validée et du validateur

1.1. Date(s) de validation	
Utiliser le format de date exact, par exemple 01/10/2012 au 02/10/2012	
jj/mm/aaaa	
1.2. Date de la précédente validation et identifiant alphanumérique unique (UAI) de l'ACC3, le cas échéant	
jj/mm/aaaa	
UAI	

▼**M2**

1.3. Informations concernant le validateur de sûreté aérienne	
Nom	
Société/Organisme/Autorité	
UAI	
Adresse électronique	
Numéro de téléphone — y compris les indicatifs internationaux	
1.4. Nom du transporteur aérien à valider	
Nom	
CTA (certificat de transporteur aérien) délivré par (nom de l'État)	
Code de l'Association internationale du transport aérien (IATA) ou code de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à défaut de code IATA. Veuillez préciser quel est le code applicable.	
État responsable de la désignation du transporteur aérien comme ACC3	
1.5. Informations concernant la localisation de l'aéroport du pays tiers qui sera validé et aux installations de fret ou de courrier s'y rapportant	
Nom	
Code IATA ou OACI de l'aéroport	
Pays	
1.6. Nature de l'activité du transporteur aérien — plusieurs types d'activités peuvent coexister	
a) transport de passagers et de fret/courrier; b) transport de fret et de courrier uniquement; c) transport de fret uniquement; d) transport de courrier uniquement; e) intégrateur; f) transport nolisé.	
1.7. Nom et titre de la personne responsable de la sûreté du fret aérien ou du courrier aérien du pays tiers	
Nom	
Désignation de la fonction	
Adresse électronique	

▼**M2**

Numéro de téléphone — y compris les indicatifs internationaux	
1.8. Adresse du bureau principal du transporteur aérien dans l'aéroport où s'effectue la visite	
Numéro/Unité/Bâtiment/Aéroport	
Rue	
Ville	
Code postal	
État (le cas échéant)	
Pays	
1.9. Adresse du siège principal du transporteur aérien, par exemple siège social	
Numéro/Unité/Bâtiment/Aéroport	
Rue	
Ville	
Code postal	
État (le cas échéant)	
Pays	

VOLET 2

Organisation et responsabilités de l'ACC3 à l'aéroport

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

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

▼M2

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

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

Référence: point 6.8.3 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

2.1. Le transporteur aérien a-t-il mis en place une procédure garantissant que le fret aérien ou le courrier aérien fait l'objet de contrôles de sûreté appropriés avant d'être chargé à bord d'un aéronef à destination de l'Union européenne ou de l'EEE?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.	
2.2. Les contrôles de sûreté sont-ils effectués par le transporteur aérien ou pour son compte par une entité couverte par le programme de sûreté du transporteur aérien?	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
Si la réponse est NON, quelles entités non couvertes par le programme de sûreté du transporteur aérien effectuent les contrôles de sûreté du fret ou courrier aérien transporté par ce transporteur aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE?	
veuillez indiquer la nature précise de ces entités: — société de manutention privée; — entreprise du secteur public; — installation ou organisme d'inspection/filtrage du secteur public; — autre	
2.3. Au moyen de quels instruments et selon quelles instructions (par exemple, contrôle, supervision, et contrôle de la qualité) le transporteur aérien s'assure-t-il que les contrôles de sûreté sont effectués conformément aux exigences par ces prestataires de service?	
2.4. Le transporteur aérien est-il en mesure de demander les contrôles de sûreté appropriés lorsque l'inspection/filtrage est effectuée par des entités non couvertes par le programme de sûreté du transporteur aérien, telles que des installations du secteur public?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser.	

▼M2

2.5. Au moyen de quels instruments et selon quelles instructions (par exemple, contrôle, supervision, et contrôle de la qualité) le transporteur aérien s'assure-t-il que les contrôles de sûreté sont effectués conformément aux exigences par ces prestataires de service?	
2.6. Un programme d'agent habilité ou un chargeur connu pour le fret et courrier aérien a-t-il été mis en place conformément aux normes de l'OACI dans l'État de l'aéroport où la visite de validation a lieu?	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire les éléments du programme et la manière dont il a été mis en place.	
2.7. Conclusions et observations générales sur le caractère fiable, concluant et efficace de la procédure	
Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 3

Programme de sûreté du transporteur aérien

Objectif: l'ACC3 doit s'assurer que son programme de sûreté comprend toutes les mesures de sûreté aérienne nécessaires et suffisantes pour le transport de fret aérien et de courrier aérien à destination de l'Union.

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

Référence: point 6.8.2.1 de l'annexe et appendice 6-G du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

Remarques: les points ci-après figurant dans l'appendice 6-G du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 doivent être dûment couverts:

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

b) procédures aux fins de l'acceptation;

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

d) dispositif et critères relatifs au chargeur connu;

e) dispositif et critères relatifs au client en compte;

f) normes pour l'inspection/filtrage;

g) lieu de l'inspection/filtrage;

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

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

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

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

▼M2

3.1. Programme de sûreté du transporteur aérien	
Date — utiliser le format de date exact jj/mm/aaaa	
Version	
Le programme a-t-il été soumis précédemment à une autorité compétente de l'Union européenne ou de l'EEE? Si la réponse est OUI, était-ce aux fins de l'obtention de la désignation comme ACC3? À d'autres fins?	
3.2. Le programme de sûreté couvre-t-il suffisamment les éléments de la liste ci-dessus?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer en détail pourquoi.	
3.3. Les mesures de sûreté aérienne décrites dans le programme de sûreté sont-elles nécessaires et suffisantes pour assurer la sûreté du fret aérien ou du courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE selon les normes requises?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer en détail pourquoi.	
3.4. Conclusion: Le programme de sûreté est-il concluant, efficace et complet?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 4

Recrutement et formation du personnel

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

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

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

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

▼**M2**

Référence: point 6.8.3.1 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

Remarques:

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

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

4.1. Une procédure est-elle prévue pour garantir que tous les membres du personnel disposant d'un accès direct et non accompagné au fret aérien ou au courrier aérien sécurisé sont soumis à des contrôles préalables à l'embauche qui évaluent leurs antécédents et compétences?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez indiquer le nombre d'années antérieures prises en considération pour le contrôle préalable à l'embauche et l'entité qui effectue ce contrôle.	
4.2. Cette procédure comporte-t-elle les éléments suivants?	
— vérification des antécédents — contrôle préalable à l'embauche — contrôle des antécédents judiciaires — entretiens — autres (préciser) Veuillez expliquer les éléments, préciser l'entité chargée de l'élément en question et indiquer, le cas échéant, la période antérieure prise en compte.	
4.3. Une procédure est-elle prévue pour garantir que la personne responsable de l'application et de la surveillance de la mise en œuvre des contrôles de sûreté sur le site fait l'objet d'un contrôle préalable à l'embauche qui évalue ses antécédents et compétences?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez indiquer le nombre d'années antérieures prises en considération pour le contrôle préalable à l'embauche et l'entité qui effectue ce contrôle.	
4.4. Cette procédure comporte-t-elle les éléments suivants?	
— vérification des antécédents — contrôle préalable à l'embauche — contrôle des antécédents judiciaires — entretiens — autres (préciser) Veuillez expliquer les éléments, préciser l'entité chargée de l'élément en question et indiquer, le cas échéant, la période antérieure prise en compte.	

▼**M2**

4.5. Le personnel disposant d'un accès direct et non accompagné au fret aérien ou au courrier aérien sécurisé reçoit-il une formation en matière de sûreté avant d'être autorisé à accéder à ce type de fret aérien ou de courrier aérien?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire les éléments et la durée de la formation.	
4.6. Le personnel qui procède à la réception, à l'inspection/filtrage ou à la protection de fret aérien ou de courrier aérien reçoit-il une formation spécifique en rapport avec ses fonctions?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire les éléments et la durée des formations.	
4.7. Le personnel visé aux points 4.5 et 4.6 reçoit-il une formation périodique?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser les éléments et la fréquence de la formation périodique.	
4.8. Conclusion: les mesures concernant le recrutement et la formation du personnel garantissent-elles que tout le personnel ayant accès au fret aérien ou au courrier aérien sécurisé a été correctement affecté et formé à un niveau suffisant pour être conscient de ses responsabilités en matière de sûreté?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 5

Procédures d'acceptation

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

La procédure doit comprendre les éléments suivants:

a) confirmation que l'entité qui effectue la livraison porte la mention «actif» dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» pour l'aéroport ou le site spécifié.

b) vérification que l'identifiant alphanumérique unique de l'entité qui effectue la livraison, qui est répertorié dans la base de données de l'Union, est indiqué dans la documentation accompagnant l'envoi;

▼M2

c) lorsque l'envoi provient d'un client en compte, vérification que l'entité est répertoriée dans la base de données du transporteur aérien.

Si aucun identifiant n'est indiqué dans la documentation accompagnant l'envoi, ou si le transporteur aérien ou l'entité qui effectue la livraison ne porte pas la mention «actif» dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement», ou, dans le cas d'un client en compte, lorsque l'entité n'est pas répertoriée dans la base de données du transporteur aérien, il est estimé qu'aucun contrôle de sûreté n'a été effectué antérieurement, et l'envoi doit faire l'objet d'une inspection/filtrage réalisée par l'ACC3 ou par un autre agent habilité titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne (RA3) avant son chargement à bord d'un aéronef;

d) vérification que l'envoi est livré par une personne désignée par l'agent habilité ou le chargeur connu titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne figurant dans sa base de données ou par un client en compte d'un tel agent habilité ou désigné par le transporteur aérien lui-même;

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

f) le cas échéant, vérification que l'envoi est présenté avec toutes les informations de sûreté requises (lettre de transport aérien et informations sur le statut de sûreté, sur papier ou en version électronique, description de l'envoi et son identifiant unique, raisons pour lesquelles le statut de sûreté a été délivré, moyens ou méthode d'inspection/filtrage ou motifs d'exemption d'inspection/filtrage) correspondant aux envois de fret aérien et de courrier aérien qui sont en cours de livraison;

g) vérification que l'envoi est exempt de tout signe d'atteinte à son intégrité; et

h) vérification que l'envoi doit être considéré comme du fret et courrier à haut risque (FCHR).

Référence: points 6.8.3.5, 6.8.3.6, 6.8.3.7 et 6.8.5.4 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

5.1. Lorsqu'il accepte directement un envoi, le transporteur aérien établit-il s'il provient d'un agent habilité, d'un chargeur connu ou d'un client en compte reconnu conformément à la législation de l'Union sur le fret aérien et répertorié dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» et dans la base de données du transporteur aérien?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.	
5.2. Le transporteur aérien vérifie-t-il si l'identifiant alphanumérique unique est indiqué dans la documentation accompagnant l'envoi provenant d'un autre ACC3, RA3 ou KC3 et confirme-t-il le statut «actif» de l'ACC3, du RA3 ou du KC3 dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement»?	
OUI ou NON	

▼**M2**

5.3. L'entité a-t-elle mis en place une procédure garantissant que, lorsque aucun identifiant alphanumérique unique n'est indiqué dans la documentation ou lorsque l'entité dont provient le fret n'a pas de statut «actif» dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement», l'envoi est traité comme une livraison provenant d'une source inconnue?	
OUI ou NON	
5.4. Le transporteur aérien désigne-t-il des expéditeurs comme AC3?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure et les garanties que le transporteur aérien exige de la part de l'expéditeur.	
5.5. Lorsqu'il accepte directement un envoi, le transporteur aérien vérifie-t-il si sa destination est un aéroport de l'Union européenne ou de l'EEE?	
OUI ou NON — veuillez expliquer	
5.6. Si la réponse est OUI — le transporteur aérien soumet-il l'ensemble du fret ou du courrier aux mêmes contrôles de sûreté lorsque la destination est un aéroport de l'Union européenne ou de l'EEE?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.	
5.7. Lorsqu'il accepte directement un envoi, le transporteur aérien vérifie-t-il s'il doit être considéré comme du fret et du courrier à haut risque (FCHR), y compris dans le cas d'envois livrés par des modes de transport autres qu'aériens?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, de quelle manière? Veuillez décrire la procédure.	
5.8. Lorsqu'il accepte un envoi dont la sûreté a été contrôlée, le transporteur aérien vérifie-t-il s'il a été protégé contre toute intervention ou manipulation non autorisée?	
OUI ou NON	

▼M2

Si la réponse est OUI, veuillez décrire (par exemple, scellés, verrous).	
5.9. Si le transporteur aérien accepte du fret aérien ou du courrier aérien en transit à cet endroit (fret ou courrier qui repart à bord du même aéronef que celui dans lequel il est arrivé), vérifie-t-il, sur la base des données disponibles, si de nouveaux contrôles de sûreté doivent être pratiqués?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, comment procède-t-il à cette vérification?	
Si la réponse est NON, quels sont les contrôles pratiqués pour garantir la sûreté du fret et du courrier à destination de l'Union européenne ou de l'EEE?	
5.10. Si le transporteur aérien accepte du fret aérien ou du courrier aérien en transfert à cet endroit (fret ou courrier qui repart à bord d'un autre aéronef que celui dans lequel il est arrivé), vérifie-t-il, sur la base des données disponibles, si de nouveaux contrôles de sûreté doivent être pratiqués?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, comment procède-t-il à cette vérification?	
Si la réponse est NON, quels sont les contrôles pratiqués pour garantir la sûreté du fret et du courrier à destination de l'Union européenne ou de l'EEE?	
5.11. La personne qui livre du fret aérien connu sécurisé au transporteur aérien est-elle tenue de présenter un document d'identité officiel comportant sa photographie?	
OUI ou NON	
5.12. Conclusion: les procédures d'acceptation sont-elles suffisantes pour déterminer si le fret aérien ou le courrier aérien provient d'une chaîne d'approvisionnement sécurisée ou doit faire l'objet d'une inspection/filtrage?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 6

Base de données

Objectif: lorsque l'ACC3 n'est pas tenu d'assurer l'inspection/filtrage à 100 % du fret aérien ou du courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE, il doit s'assurer que le fret ou le courrier provient soit d'une entité possédant une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne désignée par l'autorité compétente d'un État membre de l'Union européenne en qualité d'agent habilité d'un pays tiers (RA3) ou de chargeur connu d'un pays tiers (KC3), soit d'un client en compte (AC3) désigné par lui-même ou par un agent habilité d'un pays tiers.

▼**M2**

Pour assurer le suivi des contrôles de sûreté effectués, l'ACC3 doit vérifier le statut «actif» du RA3 et du KC3 dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» et tenir à jour une base de données contenant les informations suivantes pour chaque entité ou personne dont elle accepte directement du fret ou du courrier:

— statut de l'entité concernée (agent habilité ou chargeur connu),

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

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

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

— l'identifiant alphanumérique unique attribué dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» ou, lorsque l'entité est un AC3, le numéro d'enregistrement légal de l'entreprise.

Lorsqu'il reçoit du fret aérien ou du courrier aérien provenant d'un RA3 ou d'un KC3, l'ACC3 doit vérifier dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» que l'entité porte la mention «actif»; lorsqu'il s'agit d'un AC3, la vérification doit se faire dans la base de données du transporteur aérien. Si le statut du RA3 ou du KC3 n'est pas «actif» ou si l'AC3 n'est pas répertorié dans la base de données, le fret aérien ou le courrier aérien livré par l'entité concernée devra être soumis à une inspection/filtrage avant son chargement.

Référence: points 6.8.3.5 a) et 6.8.5.4 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

6.1. Lorsqu'il accepte directement un envoi, le transporteur aérien établit-il s'il provient d'un agent habilité, d'un chargeur connu ou d'un client en compte reconnu conformément à la législation de l'Union sur le fret aérien et répertorié dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» et dans la base de données du transporteur aérien?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.	
6.2. Le transporteur aérien tient-il à jour une base de données contenant, selon le cas, les renseignements visés ci-dessus concernant:	
— les entités désignées en qualité d'agent habilité d'un pays tiers (RA3), — les entités désignées en qualité de chargeur connu d'un pays tiers (KC3), — les entités désignées en qualité de clients en compte par un RA3 ou par le transporteur aérien (AC3)?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la base de données.	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer pourquoi.	

▼M2

6.3. Le personnel acceptant le fret aérien et le courrier aérien a-t-il facilement accès à la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» et à la base de données du transporteur aérien?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.	
6.4. La base de données est-elle mise à jour de façon régulière de manière à fournir des données fiables au personnel acceptant le fret aérien et le courrier aérien?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer.	
6.5. Conclusion: le transporteur aérien tient-il à jour une base de données qui garantit une transparence totale de ses relations avec les entités dont il reçoit directement du fret ou du courrier (ayant fait l'objet d'une inspection/filtrage ou d'un contrôle de sûreté) destiné à être transporté dans l'Union européenne ou de l'EEE?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 7

Inspection/filtrage

Objectif: lorsque l'ACC3 accepte du fret et du courrier d'une entité qui n'est pas une entité titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne ou que le fret reçu n'a pas été protégé contre toute intervention non autorisée depuis le moment où les contrôles de sûreté ont été pratiqués, l'ACC3 doit s'assurer que le fret aérien ou le courrier aérien est soumis à une inspection/filtrage avant d'être chargé à bord d'un aéronef. L'ACC3 doit avoir mis en place une procédure garantissant que le fret aérien et le courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE pour transfert, transit ou déchargement dans un aéroport de l'Union sont soumis à une inspection/filtrage par les moyens ou les méthodes figurant dans la législation de l'Union et d'un niveau suffisant pour permettre d'obtenir l'assurance raisonnable qu'ils ne contiennent pas d'articles prohibés.

Lorsque l'ACC3 n'effectue pas lui-même l'inspection/filtrage du fret aérien ou du courrier aérien, il doit s'assurer que l'inspection/filtrage appropriée est effectuée conformément aux exigences de l'Union européenne. Les procédures d'inspection/filtrage doivent comprendre, le cas échéant, le traitement du fret et du courrier en transfert et en transit.

▼M2

Lorsque l'inspection/filtrage du fret aérien ou du courrier aérien est réalisée par les soins ou pour le compte de l'autorité compétente dans le pays tiers, l'ACC3 recevant ce fret aérien ou courrier aérien de l'entité doit déclarer ce fait dans son programme de sûreté et préciser les modalités selon lesquelles une inspection/filtrage adéquate est assurée.

Référence: points 6.8.3.1, 6.8.3.2 et 6.8.3.3 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

7.1. L'inspection/filtrage est-elle effectuée par le transporteur aérien ou pour son compte par une entité couverte par le programme de sûreté du transporteur aérien?	
Si la réponse est OUI, veuillez fournir des précisions. Le cas échéant, veuillez fournir les renseignements relatifs à l'entité ou aux entités couvertes par le programme de sûreté du transporteur aérien: — nom — adresse sur site — statut éventuel d'AEO	
Si la réponse est NON, quelles entités non couvertes par le programme de sûreté du transporteur aérien assurent-elles l'inspection/filtrage du fret aérien ou du courrier aérien transporté par ce transporteur aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE? Veuillez indiquer la nature précise de ces entités: — société de manutention privée; — entreprise du secteur public; — installation ou organisme d'inspection/filtrage du secteur public; — autre	
7.2. L'entité est-elle en mesure de demander les contrôles de sûreté appropriés lorsque l'inspection/filtrage est effectuée par l'une des entités susmentionnées?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser.	
7.3. Au moyen de quels instruments et selon quelles instructions (par exemple, contrôle, supervision, et contrôle de la qualité) l'entité s'assure-t-elle que les contrôles de sûreté sont effectués conformément aux exigences par ces prestataires de service?	
7.4. Quelles sont les méthodes d'inspection/filtrage utilisées pour le fret aérien et le courrier aérien?	
Veuillez préciser, en détaillant les équipements utilisés pour l'inspection/filtrage du fret aérien et du courrier aérien (par exemple, fabricant, type, version du logiciel, norme, numéro de série) pour toutes les méthodes pratiquées.	

▼**M2**

7.5. L'équipement utilisé ou la méthode utilisée (par exemple, chiens détecteurs d'explosifs) figure-t-il ou figure-t-elle sur les listes de conformité les plus récentes de l'Union européenne, de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) ou de l'administration américaine chargée de la sûreté des transports (TSA)?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
Si la réponse est NON, veuillez fournir des précisions sur l'agrément des équipements et la date de celui-ci, ainsi que des éléments démontrant qu'il respecte les normes de l'Union européenne relatives à ces équipements.	
7.6. L'équipement est-il utilisé conformément au concept d'opération (CONOPS) du fabricant et fait-il l'objet de contrôles et d'essais réguliers?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.	
7.7. Lorsqu'un chien détecteur d'explosifs est déployé, a-t-il suivi une formation initiale et une formation périodique, et a-t-il été soumis à une procédure de contrôle de la qualité et d'agrément d'un niveau équivalant aux exigences de l'Union européenne ou de la TSA?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire l'ensemble de la procédure et la documentation correspondante sur laquelle repose l'évaluation.	
7.8. Lorsqu'un chien détecteur d'explosifs est utilisé, le processus d'inspection/filtrage est-il consécutif à une méthode de déploiement d'un niveau équivalant aux normes de l'Union européenne ou de la TSA?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire l'ensemble de la procédure et la documentation correspondante sur laquelle repose l'évaluation.	
7.9. La nature de l'envoi est-elle prise en considération lors de l'inspection/filtrage?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire de quelle manière on s'assure que la méthode d'inspection/filtrage choisie est employée à un niveau suffisant pour obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans l'envoi.	
7.10. Une procédure est-elle prévue pour trouver la cause de l'alarme produite par les équipements d'inspection/filtrage?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure suivie pour trouver la cause des alarmes de manière à obtenir l'assurance raisonnable de l'absence d'articles prohibés.	

▼**M2**

Si la réponse est NON, décrivez les suites réservées à l'envoi.	
7.11. Y a-t-il des envois exemptés d'inspection/filtrage de sûreté?	
OUI ou NON	
7.12. Y a-t-il des envois non conformes à la liste de l'Union?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
7.13. L'accès à la zone d'inspection/filtrage est-il contrôlé de manière à assurer que seul le personnel autorisé et formé y a accès?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
7.14. Un régime de contrôle de la qualité ou d'essais a-t-il été mis en place?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
7.15. Conclusion: le fret aérien ou le courrier aérien sont-ils soumis à une inspection/filtrage par l'un des moyens ou l'une des méthodes figurant au point 6.2.1 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 et d'un niveau suffisant pour permettre d'obtenir l'assurance raisonnable qu'ils ne contiennent pas d'articles prohibés?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser les raisons.	
Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 8

Fret ou courrier à haut risque

Objectif: les envois provenant de lieux jugés à haut risque par l'Union européenne, ou ayant fait l'objet d'un transfert dans de tels lieux, ou qui semblent avoir été sensiblement altérés doivent être considérés comme du fret et du courrier à haut risque (FCHR). Les envois de ce type doivent faire l'objet d'une inspection/filtrage répondant à des instructions particulières. Les provenances à haut risque et les instructions particulières relatives à l'inspection/filtrage sont fournies par l'autorité compétente de l'Union européenne/EEE ayant désigné l'ACC3. L'ACC3 doit avoir mis en place une procédure garantissant que le FCHR à destination de l'Union européenne ou de l'EEE est repéré et soumis à des contrôles appropriés, comme le prévoit la législation de l'Union.

▼**M2**

L'ACC3 doit rester en contact avec l'autorité compétente responsable des aéroports de l'Union européenne/EEE à destination desquels il transporte du fret afin de disposer des informations les plus récentes sur les provenances à haut risque.

L'ACC3 doit appliquer les mêmes mesures, sans distinguer si le fret et le courrier à haut risque qu'elle reçoit lui parviennent d'un autre transporteur aérien ou par d'autres moyens de transport.

Référence: points 6.7 et 6.8.3.6 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

Remarques: le FCHR ayant reçu l'autorisation de transport dans l'Union européenne ou l'EEE doit se voir attribuer le statut de sûreté «SHR», ce qui signifie que l'envoi est sécurisé pour être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier, dans le respect des exigences relatives au fret ou au courrier à haut risque.

8.1. Le personnel du transporteur aérien chargé des contrôles de sûreté sait-il quel fret aérien et courrier aérien doit être traité comme du fret et courrier à haut risque (FCHR)?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
8.2. Le transporteur aérien a-t-il mis en place des procédures pour repérer le FCHR?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
8.3. Le FCHR est-il soumis à des procédures d'inspection/filtrage spécifiques conformément à la législation de l'Union?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez indiquer les procédures appliquées.	
8.4. Après l'inspection/filtrage, le transporteur aérien ajoute-t-il une déclaration sur le statut de sûreté «SHR» dans la documentation qui accompagne l'envoi?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la manière dont le statut de sûreté est établi et dans quel document.	
8.5. Conclusion: la procédure mise en place par le transporteur aérien est-elle utile et suffisante pour garantir que tout le FCHR fait l'objet d'un traitement adéquat avant le chargement?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser les raisons.	
Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

▼M2

VOLET 9

Protection

Objectif: l'ACC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret aérien ou le courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE est protégé contre toute intervention non autorisée depuis le point où l'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté ont été effectués, ou depuis le point d'acceptation après la réalisation de l'inspection/filtrage ou des contrôles de sûreté, jusqu'au chargement.

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

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

Référence: point 6.8.3 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

9.1. La protection du fret aérien et du courrier aérien sécurisé est-elle assurée par le transporteur aérien ou pour son compte par une entité couverte par le programme de sûreté du transporteur aérien?	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
Si la réponse est NON, quelles entités non couvertes par le programme de sûreté du transporteur aérien appliquent-elles des mesures de protection du fret aérien ou du courrier aérien sécurisé qui est transporté par ce transporteur aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE? veuillez indiquer la nature précise de ces entités: — société de manutention privée; — entreprise du secteur public; — installation ou organisme d'inspection/filtrage du secteur public; — autre	
9.2. Des contrôles de sûreté et une protection ont-ils été mis en place pour empêcher toute atteinte à l'intégrité au cours de la procédure d'inspection/filtrage?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
9.3. Des procédures ont-elles été mises en place pour garantir que le fret aérien ou le courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE ayant fait l'objet de contrôles de sûreté est protégé contre toute intervention non autorisée depuis le moment où sa sûreté a été contrôlée jusqu'à son chargement?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire les modalités de la protection.	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	

▼**M2**

9.4. Conclusion: la protection des envois est-elle suffisamment efficace pour prévenir toute intervention illicite?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi	
Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 10

Documentation d'accompagnement

Objectif: l'ACC3 doit s'assurer que la documentation qui accompagne l'envoi ayant fait l'objet de sa part des contrôles de sûreté (par exemple, inspection/filtrage, protection) contient au minimum:

a) l'identifiant alphanumérique unique obtenu auprès de l'autorité compétente responsable de la désignation; et

b) 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; et

c) le contenu de l'envoi; et

d) le statut de sûreté, indiqué comme suit:

— «SPX», qui signifie que l'envoi est sécurisé pour être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers et des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier; ou

— «SCO», qui signifie que l'envoi est sécurisé pour être transporté uniquement par des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier; ou

— «SHR», qui signifie que l'envoi est sécurisé pour être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier, dans le respect des exigences relatives au fret ou au courrier à haut risque.

En l'absence d'agent habilité d'un pays tiers, la déclaration sur le statut de sûreté peut être émise par l'ACC3 ou par le transporteur aérien en provenance d'un pays tiers exempté du régime des ACC3.

Si le statut de sûreté est délivré par l'ACC3, le transporteur aérien doit également indiquer les raisons pour lesquelles il a été délivré, telles que 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 concernant la déclaration sur le statut de sûreté de l'envoi.

Dans le cas où le statut de sûreté et la documentation d'accompagnement ont été établis par un RA3 en amont ou par un autre ACC3, l'ACC3 doit vérifier, au cours de la procédure d'acceptation, que la documentation d'accompagnement contient les informations visées ci-dessus.

La documentation accompagnant l'envoi peut se présenter 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.

Référence: points 6.3.2.6 d), 6.8.3.4, 6.8.3.5, 6.8.3.6 et 6.8.3.7 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

▼M2

10.1. Le transporteur aérien s'assure-t-il que la documentation d'accompagnement appropriée est établie et inclut les informations requises aux points 6.3.2.6 d), 6.8.3.4, 6.8.3.5 et 6.8.3.6 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire le contenu de la documentation	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer pourquoi et comment le transporteur aérien détermine que le fret ou le courrier est considéré comme «sûr» lorsqu'il est chargé à bord d'un aéronef.	
10.2. La documentation comprend-elle l'identifiant alphanumérique unique du transporteur aérien en tant qu'ACC3?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer pourquoi.	
10.3. La documentation précise-t-elle le statut de sûreté du fret et la façon dont ce statut a été établi?	
OUI ou NON	
Veuillez décrire de quelle manière.	
10.4. Conclusion: la procédure de documentation est-elle suffisante pour garantir que le fret ou le courrier est accompagné d'une documentation d'accompagnement appropriée indiquant le statut de sûreté correct et toutes les informations requises?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi	
Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 11

Conformité

Objectif: après évaluation des dix premiers volets de la présente liste de contrôle, le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne doit établir si sa vérification sur le site correspond au contenu de la partie du programme de sûreté du transporteur aérien qui décrit les mesures applicables au fret aérien ou au courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE et si les contrôles de sûreté mettent en œuvre, de manière suffisante, les objectifs énumérés sur la présente liste de contrôle.

L'un des quatre grands cas de figure suivants peut figurer dans les conclusions:

▼**M2**

(1) le programme de sûreté du transporteur aérien est conforme à l'appendice 6-G du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 et la vérification sur place confirme la conformité avec l'objectif de la liste de contrôle; ou

(2) le programme de sûreté du transporteur aérien est conforme à l'appendice 6-G du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 mais la vérification sur place ne confirme pas la conformité avec l'objectif de la liste de contrôle; ou

(3) le programme de sûreté du transporteur aérien n'est pas conforme à l'appendice 6-G du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 mais la vérification sur place confirme la conformité avec l'objectif de la liste de contrôle; ou

(4) le programme de sûreté du transporteur aérien n'est pas conforme à l'appendice 6-G du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 et la vérification sur place ne confirme pas la conformité avec l'objectif de la liste de contrôle.

11.1. Conclusion générale: veuillez indiquer le cas de figure le plus proche de la situation validée	
1, 2, 3 ou 4	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	
Observations du transporteur aérien	

Nom du validateur:

Date:

Signature:

▼M2

ANNEXE

Liste des personnes et entités visitées et interrogées

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

Nom de l'entité	Nom de la personne à contacter	Fonction de la personne de contact	Date de la visite ou de l'entretien

APPENDICE 6-C4

LISTE DE CONTRÔLE POUR LA VALIDATION DES CHARGEURS CONNUS D'UN PAYS TIERS TITULAIRES D'UNE VALIDATION DE SÛRETÉ AÉRIENNE DE L'UNION EUROPÉENNE

Les entités de pays tiers ont la possibilité de faire partie de la chaîne d'approvisionnement sécurisée d'un ACC3 (*transporteur de fret aérien ou de courrier aérien qui effectue des opérations à destination de l'Union au départ d'un aéroport d'un pays tiers*) en demandant à être désignées comme chargeur connu d'un pays tiers titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne (KC3). Un KC3 est une entité assurant la manutention de fret située dans un pays tiers qui est validée et approuvée en tant que telle sur la base d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne.

Un KC3 doit s'assurer que les contrôles de sûreté ont été effectués pour les envois à destination de l'Union [1] et que les envois ont été protégés contre toute intervention non autorisée entre le moment où ils ont fait l'objet de ces contrôles de sûreté et le moment où ils ont été transférés à un ACC3 ou à un agent habilité d'un pays tiers titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne (RA3).

Les conditions préalables au transport de fret aérien ou de courrier aérien à destination de l'Union (UE) ou de l'Islande, de la Norvège ou de la Suisse sont imposées par le règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

La liste de contrôle est l'outil que le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne doit utiliser pour évaluer le niveau de sûreté appliqué au fret aérien ou au courrier aérien [2] à destination de l'Union européenne ou de l'EEE par l'entité demandant à être désignée comme KC3 ou sous sa responsabilité. La liste de contrôle ne doit être utilisée que dans les cas visés au point 6.8.5.1 b) de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998. Dans les cas visés au point 6.8.5.1 a) de ladite annexe, le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne doit utiliser la liste de contrôle relative aux ACC3.

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

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

▼M2

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

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

— la déclaration d'engagements [appendice 6-H3 du règlement d'exécution (UE) 2015/1998] signée par l'entité validée; et

— une déclaration signée par le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne attestant son indépendance vis-à-vis de l'entité validée [appendice 11-A du règlement d'exécution (UE) 2015/1998].

La numérotation des pages, la date de la validation de sûreté aérienne de l'Union européenne et les paraphes apposés sur chaque page par le validateur et l'entité validée feront foi de l'intégrité du rapport de validation.

Le KC3 doit pouvoir utiliser le rapport dans ses relations commerciales avec tout ACC3 et tout RA3.

En principe, le rapport de validation doit être rédigé en anglais.

Pour les volets qui ne peuvent pas être examinés au regard des exigences du règlement d'exécution (UE) 2015/1998, les critères de référence sont les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'annexe 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale et les orientations figurant dans le manuel de sûreté de l'aviation de l'OACI (Doc 8973-Diffusion restreinte).

Instructions

(1) Tous les volets applicables et pertinents de la liste de contrôle doivent être remplis, compte tenu du modèle d'entreprise et des opérations de l'entité en cours de validation. Lorsque aucune information n'est disponible, cette absence d'informations doit être expliquée.

(2) À la suite de chaque volet, le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne doit attester si et dans quelle mesure les objectifs dudit volet sont remplis.

VOLET 1

Organisation et responsabilités

1.1. Date(s) de validation	
Utiliser le format de date exact, par exemple du 01/10/2012 au 02/10/2012	
jj/mm/aaaa	
1.2. Date de la précédente validation, le cas échéant	
jj/mm/aaaa	

▼**M2**

Numéro d'enregistrement KC3 précédent, le cas échéant	
Certificat AEO ou statut C-TPAT ou autres types de certification, le cas échéant	
1.3. Informations concernant le validateur de sûreté aérienne	
Nom	
Société/Organisme/Autorité	
Identifiant alphanumérique unique (UAI)	
Adresse électronique	
Numéro de téléphone — y compris les indicatifs internationaux	
1.4. Nom de l'entité	
Nom	
Numéro de la société (par exemple, numéro d'identification dans le registre de commerce, le cas échéant)	
Numéro/Unité/Bâtiment	
Rue	
Ville	
Code postal	
État (le cas échéant)	
Pays	
Adresse de boîte postale, le cas échéant	
1.5. Adresse principale de l'organisme (si elle diffère du site à valider)	
Numéro/Unité/Bâtiment	

▼**M2**

Rue	
Ville	
Code postal	
État (le cas échéant)	
Pays	
Adresse de boîte postale, le cas échéant	
1.6. Nature de l'activité — Types de marchandises traitées	
Quelle est la nature de la ou des activités — le type de marchandises traitées dans les locaux du demandeur?	
1.7. Le demandeur assume-t-il la responsabilité de…?	
a) la production b) l'emballage c) le stockage d) l'expédition e) autre, veuillez préciser	
1.8. Nombre approximatif de personnes employées sur le site	
Nombre	
1.9. Nom et titre de la personne responsable de la sûreté du fret aérien ou du courrier aérien du pays tiers	
Nom	
Désignation de la fonction	
Adresse électronique	
Numéro de téléphone — y compris les indicatifs internationaux	

VOLET 2

Organisation et responsabilités du chargeur connu d'un pays tiers titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne

Objectif: aucun transport de fret aérien ou de courrier aérien ne doit être effectué à destination de l'Union européenne ou de l'EEE sans avoir été soumis à des contrôles de sûreté. Le fret et le courrier livrés par un KC3 à un ACC3 ou à un RA3 ne peuvent être acceptés comme étant du fret ou du courrier sûr que si le KC3 effectue ces contrôles de sûreté. Les modalités de ces contrôles font l'objet des volets suivants de la présente liste de contrôle.

Le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que l'ensemble du fret aérien/courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE fait l'objet de contrôles de sûreté appropriés, et que le fret ou le courrier sûr est protégé jusqu'au moment où il est transféré à un ACC3 ou à un RA3. Les contrôles de sûreté permettent d'obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans l'envoi.

Référence: point 6.8.3 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

▼**M2**

2.1. L'entité a-t-elle mis en place un programme de sûreté?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez passer directement au point 2.5.	
2.2. Informations sur le programme de sûreté de l'entité	
Date — utiliser le format de date exact jj/mm/aaaa	
Version	
Le programme de sûreté est-il présenté à l'autorité compétente de l'État dans lequel se situe l'entité ou est-il approuvé par cette autorité? Si OUI, veuillez décrire la procédure.	
2.3. Le programme de sûreté couvre-t-il suffisamment les éléments des volets 4 à 11 de la liste de contrôle?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer en détail pourquoi.	
2.4. Le programme de sûreté est-il concluant, efficace et complet?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
2.5. L'entité a-t-elle mis en place une procédure garantissant que le fret aérien ou le courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE fait l'objet de contrôles de sûreté appropriés avant d'être transféré à un ACC3 ou à un RA3?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.	
2.6. L'entité a-t-elle mis en place un système de gestion (par exemple, des instruments, des instructions) garantissant que les contrôles de sûreté requis sont mis en œuvre?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire le système de gestion et expliquer s'il est approuvé, contrôlé ou fourni par l'autorité compétente ou par une autre entité.	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer de quelle manière l'entité s'assure que les contrôles de sûreté soin effectués conformément aux exigences.	

▼**M2**

2.7. Conclusions et observations générales sur le caractère fiable, concluant et efficace de la procédure	
Observations de l'entité	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 3

Fret aérien ou courrier aérien identifiable

Objectif: établir le point ou le lieu à partir duquel le fret ou le courrier peut être identifié en tant que fret aérien ou courrier aérien.

3.1. Établir où et comment un envoi de fret aérien ou de courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE devient identifiable en tant que tel, au moyen d'une inspection de la production, de l'emballage, du stockage, de la sélection, de l'expédition et de toute autre opération pertinente.	
Veuillez décrire.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

Veuillez noter qu'il convient de donner des informations détaillées concernant la protection du fret aérien ou du courrier aérien identifiable comme tel contre toute intervention ou manipulation non autorisée dans les volets 6 à 9.

VOLET 4

Recrutement et formation du personnel

Objectif: afin de garantir l'application des contrôles de sûreté requis, le KC3 doit affecter du personnel responsable et compétent aux activités de sécurisation du fret aérien ou du courrier aérien. Le personnel ayant accès au fret aérien identifiable doit posséder toutes les compétences nécessaires à l'accomplissement de ses tâches et bénéficier d'une formation appropriée.

Afin de réaliser cet objectif, le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que tout le personnel (par exemple, permanent, temporaire, intérimaire, chauffeurs) disposant d'un accès direct et non accompagné au fret aérien ou au courrier aérien faisant ou ayant fait l'objet de contrôles de sûreté:

a) a été soumis, dès l'origine et de manière périodique, à des contrôles préalables à l'embauche ou à des vérifications des antécédents répondant au moins aux exigences des autorités locales des locaux du KC3 validé; et

b) a suivi une formation initiale et périodique à la sûreté de manière à être conscient de ses responsabilités en matière de sûreté conformément aux exigences des autorités locales des locaux du KC3 validé.

▼**M2**

Remarques:

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

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

Référence: point 6.8.3.1 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

4.1. Une procédure est-elle prévue pour garantir que tous les membres du personnel disposant d'un accès direct et non accompagné au fret aérien ou au courrier aérien sécurisé sont soumis à des contrôles préalables à l'embauche qui évaluent leurs antécédents et compétences?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez indiquer le nombre d'années antérieures prises en considération pour le contrôle préalable à l'embauche et l'entité qui effectue ce contrôle.	
4.2. Cette procédure comporte-t-elle les éléments suivants?	
☐ vérification des antécédents ☐ contrôle préalable à l'embauche ☐ contrôle des antécédents judiciaires ☐ entretiens ☐ autres (préciser) Veuillez expliquer les éléments, préciser l'entité chargée de l'élément en question et indiquer, le cas échéant, la période antérieure prise en compte.	
4.3. Une procédure est-elle prévue pour garantir que la personne responsable de l'application et de la surveillance de la mise en œuvre des contrôles de sûreté sur le site fait l'objet d'un contrôle préalable à l'embauche qui évalue ses antécédents et compétences?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez indiquer le nombre d'années antérieures prises en considération pour le contrôle préalable à l'embauche et l'entité qui effectue ce contrôle.	

▼M2

4.4. Cette procédure comporte-t-elle les éléments suivants?	
☐ vérification des antécédents ☐ contrôle préalable à l'embauche ☐ contrôle des antécédents judiciaires ☐ entretiens ☐ autres (préciser) Veuillez expliquer les éléments, préciser l'entité chargée de l'élément en question et indiquer, le cas échéant, la période antérieure prise en compte.	
4.5. Le personnel disposant d'un accès au fret aérien ou au courrier aérien identifiable reçoit-il une formation avant d'être autorisé à accéder à ce type de fret aérien ou de courrier aérien identifiable?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire les éléments et la durée de la formation.	
4.6. Le personnel visé au point 4.5 reçoit-il une formation périodique?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser les éléments et la fréquence de la formation périodique.	
4.7. Conclusion: les mesures concernant le recrutement et la formation du personnel garantissent-elles que tout le personnel ayant accès au fret aérien ou au courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne ou de l'EEE a été correctement recruté et formé à un niveau suffisant pour être conscient de ses responsabilités en matière de sûreté?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 5

Sûreté physique

Objectif: Le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret aérien ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne ou de l'EEE est protégé contre toute intervention non autorisée ou contre toute atteinte à son intégrité. Si ce fret ou courrier n'est pas protégé, il ne peut pas être transmis à un ACC3 ni à un RA3 comme étant du fret ou du courrier sûr.

▼**M2**

L'entité doit expliquer de quelle manière son site ou ses locaux sont protégés et démontrer que les procédures de contrôle d'accès requises ont été mises en place. Il est essentiel que l'accès à la zone de manutention ou de stockage du fret aérien ou du courrier aérien identifiable soit contrôlé. Toutes les portes, fenêtres et autres points d'accès au fret aérien ou au courrier aérien sûr à destination de l'Union européenne ou de l'EEE doivent être sécurisés ou soumis à un contrôle d'accès.

La sûreté physique peut comprendre les éléments suivants, sans que cette liste soit exhaustive:

— des obstacles physiques tels que des clôtures ou des barrières,

— des moyens technologiques utilisant des systèmes d'alarme et/ou de caméras de surveillance en circuit fermé,

— des moyens de sûreté humains tels que du personnel chargé de mener des activités de surveillance.

Référence: point 6.8.3.1 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

5.1. Tous les points d'accès au fret aérien/courrier aérien identifiable sont-ils soumis à un contrôle d'accès et l'accès est-il limité aux personnes autorisées?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, de quelle manière l'accès est-il contrôlé? Veuillez expliquer et décrire. Il est possible de donner plusieurs réponses. ☐ par le personnel de sûreté ☐ par d'autres membres du personnel ☐ au moyen d'un contrôle manuel si des personnes sont autorisées à pénétrer dans la zone ☐ au moyen de systèmes électroniques de contrôle d'accès ☐ autre (préciser)	
Si la réponse est OUI, de quelle manière s'assure-t-on qu'une personne est autorisée à pénétrer dans la zone? Veuillez expliquer et décrire. Il est possible de donner plusieurs réponses. — utilisation d'une carte d'identification de l'entreprise — utilisation d'un autre type de carte d'identification, tel que le passeport ou le permis de conduire — liste des personnes autorisées utilisée par le personnel (de sûreté) — autorisation électronique, par exemple à l'aide d'une puce — distribution de clés ou de codes d'accès uniquement aux personnes autorisées — autre (préciser)	

▼M2

5.2. Tous les points d'accès au fret aérien ou au courrier aérien identifiable sont-ils sécurisés? Cela inclut les points d'accès qui ne sont pas utilisés en permanence et les points qui ne sont normalement pas utilisés comme point d'accès, tels que les fenêtres.	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, de quelle manière ces points sont-ils sécurisés? Veuillez expliquer et décrire. Il est possible de donner plusieurs réponses. — présence de personnel de sûreté — systèmes électroniques de contrôle d'accès permettant l'accès d'une seule personne à la fois — barrières, par exemple des volets ou des verrous — système de caméras de surveillance en circuit fermé — système de détection d'intrusion	
5.3. Y a-t-il des mesures supplémentaires pour accroître la sûreté des locaux en général?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez expliquer et décrire en quoi elles consistent. ☐ clôtures ou barrières ☐ Système de caméras de surveillance en circuit fermé ☐ système de détection d'intrusion ☐ surveillance et patrouilles ☐ autre (préciser)	
5.4. Le bâtiment est-il construit en matériaux solides?	
OUI ou NON	
5.5. Conclusion: les mesures prises par l'entité sont-elles suffisantes pour empêcher l'accès de personnes non autorisées aux zones du site et des locaux dans lesquelles du fret aérien ou du courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne ou de l'EEE est traité ou stocké?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

▼**M2**

VOLET 6

Production

Objectif: le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret aérien ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne ou de l'EEE est protégé contre toute intervention non autorisée ou contre toute atteinte à son intégrité durant l'activité de production. Si ce fret ou courrier n'est pas protégé, il ne peut pas être transmis à un ACC3 ni à un RA3 comme étant du fret ou du courrier sûr.

L'entité doit démontrer que l'accès à la zone de production est contrôlé et que l'activité de production est surveillée. Dans le cas où le produit devient identifiable comme fret aérien ou courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE au cours de la production, l'entité doit démontrer que des mesures sont prises à ce stade pour protéger le fret aérien ou le courrier aérien de toute intervention non autorisée ou de toute atteinte à son intégrité.

Veuillez répondre à ces questions lorsque le produit peut être identifié comme fret aérien ou courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE au cours de l'activité de production.

6.1. L'accès à la zone de production est-il contrôlé et limité aux personnes autorisées?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez expliquer de quelle manière l'accès est contrôlé et limité aux personnes autorisées.	
6.2. L'activité de production est-elle surveillée?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire de quelle manière elle est surveillée.	
6.3. Des contrôles sont-ils mis en place pour empêcher des manipulations au stade de la production?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
6.4. Conclusion: les mesures prises par l'entité sont-elles suffisantes pour protéger le fret aérien ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne ou de l'EEE contre toute intervention non autorisée ou toute atteinte à son intégrité pendant la production?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 7

Emballage

Objectif: le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret aérien ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne ou de l'EEE est protégé contre toute intervention non autorisée ou contre toute atteinte à son intégrité durant l'activité d'emballage. Si ce fret ou courrier n'est pas protégé, il ne peut pas être transmis à un ACC3 ni à un RA3 comme étant du fret ou du courrier sûr.

▼**M2**

L'entité doit démontrer que l'accès à la zone d'emballage est contrôlé et que l'activité d'emballage est surveillée. Dans le cas où le produit devient identifiable comme fret aérien ou courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE au cours de l'emballage, l'entité doit démontrer que des mesures sont prises à ce stade pour protéger le fret aérien/courrier aérien de toute intervention non autorisée ou de toute atteinte à son intégrité. Tous les produits finis doivent être contrôlés avant d'être emballés.

Veuillez répondre à ces questions lorsque le produit peut être identifié comme fret aérien ou courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE au cours des opérations d'emballage.

7.1. L'accès à la zone d'emballage est-il contrôlé et limité aux personnes autorisées?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez expliquer de quelle manière l'accès est contrôlé et limité aux personnes autorisées.	
7.2. L'activité d'emballage est-elle surveillée?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire de quelle manière elle est surveillée.	
7.3. Des contrôles ont-ils été mis en place pour empêcher les atteintes à l'intégrité au stade de l'emballage?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
7.4. Veuillez décrire l'emballage extérieur fini.	
a) l'emballage extérieur fini est-il solide?	
OUI ou NON	
Veuillez décrire.	
b) l'emballage extérieur fini est-il inviolable?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire le procédé utilisé pour doter l'emballage d'un témoin d'intégrité, par exemple au moyen de scellés numérotés, de cachets spéciaux ou d'un ruban adhésif de sécurité.	
Si la réponse est NON, veuillez décrire quelles mesures de protection sont prises pour garantir l'intégrité des envois.	
7.5. Conclusion: les mesures prises par l'entité sont-elles suffisantes pour protéger le fret aérien ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne ou de l'EEE contre toute intervention non autorisée ou toute atteinte à son intégrité pendant l'emballage?	
OUI ou NON	

▼**M2**

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

VOLET 8

Stockage

Objectif: le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret aérien ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne ou de l'EEE est protégé contre toute intervention non autorisée ou contre toute atteinte à son intégrité pendant le stockage. Si ce fret ou courrier n'est pas protégé, il ne peut pas être transmis à un ACC3 ni à un RA3 comme étant du fret ou du courrier sûr.

L'entité doit démontrer que l'accès à la zone de stockage est contrôlé. Dans le cas où le produit devient identifiable comme fret aérien ou courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE au cours du stockage, l'entité doit démontrer que des mesures sont prises à ce stade pour protéger le fret aérien ou le courrier aérien de toute intervention non autorisée ou de toute atteinte à son intégrité.

Veuillez répondre à ces questions lorsque le produit peut être identifié comme fret aérien/courrier aérien à destination de l'Union européenne ou l'EEE au cours de l'activité de stockage.

8.1. L'accès à la zone de stockage est-il contrôlé et limité aux personnes autorisées?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez expliquer de quelle manière l'accès est contrôlé et limité aux personnes autorisées.	
8.2. Le fret aérien ou le courrier aérien fini et emballé est-il stocké dans des conditions de sécurité et à l'abri de manipulation?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer de quelle manière l'entité s'assure que le fret aérien ou le courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE, une fois fini et emballé, est protégé contre toute intervention non autorisée et contre toute atteinte à son intégrité.	
8.3. Conclusion: les mesures prises par l'entité sont-elles suffisantes pour protéger le fret aérien ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne ou de l'EEE contre toute intervention non autorisée ou toute atteinte à son intégrité pendant le stockage?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	

▼M2

Observations de l'entité	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 9

Expédition

Objectif: le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret aérien ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne ou de l'EEE est protégé contre toute intervention non autorisée ou contre toute atteinte à son intégrité durant l'activité d'expédition. Si ce fret ou courrier n'est pas protégé, il ne doit pas être transmis à un ACC3 ni à un RA3 comme étant du fret ou du courrier sûr.

L'entité doit démontrer que l'accès à la zone d'expédition est contrôlé. Dans le cas où le produit devient identifiable comme fret aérien ou courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE au cours de l'expédition, l'entité doit démontrer que des mesures sont prises à ce stade pour protéger le fret aérien ou le courrier aérien de toute intervention non autorisée ou de toute atteinte à son intégrité.

Veuillez répondre à ces questions lorsque le produit peut être identifié comme fret aérien ou courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE au cours de l'activité d'expédition.

9.1. L'accès à la zone d'expédition est-il contrôlé et limité aux personnes autorisées?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez expliquer de quelle manière l'accès est contrôlé et limité aux personnes autorisées.	
9.2. Qui a accès à la zone d'expédition? Il est possible de donner plusieurs réponses.	
☐ employés de l'entité ☐ chauffeurs ☐ visiteurs ☐ sous-traitants ☐ autres (préciser)	
9.3. L'activité d'expédition est-elle surveillée?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire de quelle manière elle est surveillée.	
9.4. Des contrôles ont-ils été mis en place pour empêcher les atteintes à l'intégrité dans la zone d'expédition?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
9.5. Conclusion: les mesures prises par l'entité sont-elles suffisantes pour protéger le fret aérien ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne ou de l'EEE contre toute intervention non autorisée ou toute atteinte à son intégrité pendant l'activité d'expédition?	
OUI ou NON	

▼**M2**

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

VOLET 10

Envois provenant d'autres sources

Objectif: le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret ou le courrier qui ne sont pas ses propres envois ne sera pas transmis à un ACC3 ni à un RA3 comme étant du fret ou du courrier sûr.

Un KC3 peut transmettre à un RA3 ou à un ACC3 des envois qui ne sont pas ses propres envois, sous réserve que les conditions ci-après soient remplies:

a) ils sont distincts des envois qu'il a constitués; et

b) l'origine de ces envois est clairement indiquée sur les envois eux-mêmes ou dans la documentation d'accompagnement.

Tous les envois dans ce cas doivent faire l'objet d'une inspection/filtrage réalisée par un RA3 ou un ACC3 avant leur chargement à bord d'un aéronef.

10.1. L'entité accepte-t-elle de toute autre entité des envois de fret ou de courrier destinés à être transportées par voie aérienne?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, de quelle manière ces envois sont-ils séparés du propre fret ou courrier de l'entreprise, et de quelle manière portent-ils l'identification de l'agent habilité ou du transporteur?	
Observations de l'entité	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 11

Documentation

Objectif: le KC3 doit s'assurer que la documentation qui accompagne l'envoi ayant fait l'objet de sa part des contrôles de sûreté (par exemple, protection) contient au minimum:

a) l'identifiant alphanumérique unique obtenu auprès de l'autorité compétente responsable de la désignation; et

b) le contenu de l'envoi.

La documentation accompagnant l'envoi peut se présenter sous forme électronique ou sur papier.

Référence: point 6.8.3.4 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

▼**M2**

11.1. L'entité s'assure-t-elle que la documentation d'accompagnement appropriée est établie, indique l'identifiant alphanumérique unique provenant de l'autorité compétente responsable de la désignation et contient une description de l'envoi?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer.	
11.2. Conclusion: la procédure de documentation est-elle suffisante pour garantir que le fret ou le courrier est accompagné d'une documentation appropriée?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser les raisons.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 12

Transport

Objectif: le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret aérien ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne ou de l'EEE est protégé contre toute intervention non autorisée ou contre toute atteinte à son intégrité pendant le transport. Si ce fret ou courrier n'est pas protégé, il ne doit pas être accepté par un ACC3 ni par un RA3 comme étant du fret ou du courrier sûr.

Pendant le transport, le KC3 est responsable de la protection des envois sûrs. C'est aussi le cas lorsque le transport est effectué par une autre entité, par exemple un transitaire, pour son compte. Ce n'est pas le cas lorsque les envois sont transportés sous la responsabilité d'un ACC3 ou d'un RA3.

Veuillez répondre à ces questions lorsque le produit peut être identifié comme fret aérien ou courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE au cours du transport.

12.1. De quelle manière le fret aérien ou le courrier aérien est-il acheminé jusqu'à l'ACC3 ou au RA3?	
a) Transport propre de l'entité validée?	
OUI ou NON	
b) Transport d'un ACC3 ou d'un RA3?	
OUI ou NON	
c) Sous-traitant utilisé par l'entité validée?	
OUI ou NON	

▼**M2**

12.2. Le fret aérien ou le courrier aérien est-il placé dans un emballage à témoin d'intégrité?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, de quelle manière?	
12.3. Le véhicule est-il scellé ou verrouillé avant le transport?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, de quelle manière?	
12.4. Lorsque des scellés numérotés sont utilisés, l'accès aux scellés est-il contrôlé et les numéros sont-ils enregistrés?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser de quelle manière.	
12.5. Le cas échéant, le transporteur concerné signe-t-il la déclaration du transporteur?	
OUI ou NON	
12.6. La personne transportant le fret a-t-elle été soumise à des contrôles de sûreté spécifiques et a-t-elle reçu une formation de sensibilisation à la sûreté avant d'être autorisée à transporter du fret aérien sécurisé ou du courrier aérien sécurisé, ou les deux?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez indiquer quel type de contrôles de sûreté (par exemple, contrôle préalable à l'embauche, vérification des antécédents) et quel type de formation (par exemple, formation de sensibilisation à la sûreté).	
12.7. Conclusion: Les mesures prises sont-elles suffisantes pour protéger le fret aérien ou le courrier aérien de toute intervention non autorisée durant le transport?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 13

Conformité

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

▼**M2**

Deux scénarios sont possibles. Le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne conclut:

(1) soit que l'entité a réussi à se conformer aux objectifs mentionnés sur la présente liste de contrôle («Réussite»). Un rapport de validation doit être remis à l'autorité compétente responsable de la désignation et à l'entité validée dans un délai maximal d'un mois après la vérification sur place;

(2) soit que l'entité n'est pas parvenue à se conformer aux objectifs mentionnés sur la présente liste de contrôle («Échec»): Dans ce cas, l'entité n'est pas autorisée à livrer à un ACC3 ou à un RA3 du fret aérien ou du courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE si ce dernier ne fait pas l'objet d'une inspection/filtrage réalisée par une partie autorisée. Elle doit recevoir une copie de la liste de contrôle indiquant les déficiences.

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

12.1. Conclusion générale: veuillez indiquer le cas de figure le plus proche de la situation validée	
1 ou 2	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	
Observations de l'entité	

Nom du validateur:

Date:

Signature:

▼M2

ANNEXE

Liste des personnes et entités visitées et interrogées

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

Nom de l'entité	Nom de la personne à contacter	Fonction de la personne de contact	Date de la visite ou de l'entretien

▼B

APPENDICE 6-D

INSTRUCTIONS DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE À L'INTENTION DES CLIENTS EN COMPTE

Les présentes instructions ont été élaborées à votre intention ainsi que pour l'information des membres de votre personnel affectés à la préparation et au contrôle des envois de fret et/ou de courrier par avion. Les présentes instructions vous sont communiquées conformément au règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil ([1]) et à ses actes d'exécution.

Locaux

L'accès aux zones dans lesquelles des envois de fret aérien/courrier aérien identifiable sont préparés, emballés et/ou entreposés doit être contrôlé afin de garantir qu'aucune personne non autorisée n'a accès aux envois.

Les visiteurs doivent être accompagnés à tout moment dans les zones où des envois de fret aérien/courrier aérien identifiable sont préparés, emballés et/ou entreposés, sinon l'accès à ces zones doit leur être refusé.

Personnel

L'intégrité de tout le personnel recruté qui aura accès au fret aérien/courrier aérien identifiable doit être vérifiée. Cette vérification doit comprendre au moins le contrôle de l'identité (si possible sur la base d'une carte d'identité, d'un permis de conduire ou d'un passeport avec photographie) ainsi que du contrôle du curriculum vitæ et/ou des références communiquées.

([1]) Règlement (CE) n° 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) n° 2320/2002 (JO L 97 du 9.4.2008, p. 72).

▼B

Tout le personnel qui a accès au fret aérien/courrier aérien identifiable doit avoir connaissance de ses responsabilités en matière de sûreté telles que définies dans les présentes instructions.

Responsable désigné

Au moins une personne doit être désignée aux fins de l'application et du contrôle des présentes instructions (responsable désigné).

Intégrité des envois

Les envois de fret aérien/courrier aérien ne doivent pas contenir d'articles prohibés, sauf si ceux-ci ont été dûment déclarés et soumis aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

Les envois de fret aérien/courrier aérien doivent être protégés contre toute intervention non autorisée.

Les envois de fret aérien/courrier aérien doivent être convenablement emballés et, si possible, comporter des scellés à témoin d'intégrité.

Les envois de fret aérien/courrier aérien expédiés doivent être entièrement décrits dans la documentation qui les accompagne, avec les informations d'adressage correctes.

Transport

Lorsque le client en compte est responsable du transport d'envois de fret aérien ou de courrier aérien, les envois doivent être protégés contre toute intervention non autorisée.

Lorsque le client en compte fait appel aux services d'un prestataire:

a) les envois doivent être scellés avant le transport; et

b) la déclaration du transporteur qui figure à l'appendice 6-E doit être signée par le transporteur qui assure l'acheminement pour le compte du client en compte.

La déclaration signée ou une copie du document équivalent émanant de l'autorité compétente doit être conservée par le client en compte.

Irrégularités

Les irrégularités, manifestes ou suspectées, en relation avec les présentes instructions doivent être signalées au responsable désigné. Le responsable désigné doit prendre les mesures appropriées.

Envois provenant d'autres sources

Un client en compte peut transmettre des envois qui ne proviennent pas de lui-même à un agent habilité, pour autant:

a) qu'ils soient distincts des envois qu'il a constitués; et

b) que l'origine soit clairement indiquée sur l'envoi ou sur la documentation jointe.

Tous ces envois doivent être soumis à une inspection/filtrage avant d'être chargés à bord d'un aéronef.

Inspections inopinées

Les inspecteurs de la sûreté aérienne rattachés à l'autorité compétente peuvent effectuer des inspections inopinées afin de contrôler la bonne application des présentes instructions. Les inspecteurs seront à tout moment munis d'un laissez-passer officiel qui doit être présenté sur demande lorsqu'une inspection est effectuée dans vos locaux. Ce laissez-passer doit porter le nom et la photographie de l'inspecteur.

▼B

Articles prohibés

Les substances explosives et incendiaires assemblées ne doivent pas être transportées dans les envois de fret, sauf plein respect des exigences de toutes les règles de sécurité.

Déclaration d'engagements

Il est inutile de signer et de transmettre à l'agent habilité une déclaration d'engagement pour client en compte si votre société est titulaire d'un certificat AEO visé au point b) ou c) de l'article 14 *bis*, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 2454/93 ([1]).

Toutefois, vous devez informer l'agent habilité immédiatement si votre société n'est plus titulaire d'un certificat AEO. En pareil cas, l'agent habilité vous indiquera la marche à suivre pour conserver le statut de client en compte.

DÉCLARATION D'ENGAGEMENT — CLIENT EN COMPTE

Conformément au règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil ([2]) et à ses actes d'exécution.

je déclare:

— que [nom de la société] se conforme aux présentes «instructions de sûreté de l'aviation civile à l'intention des clients en compte»,

— que [nom de la société] veille à ce que les présentes instructions soient communiquées au personnel ayant accès au fret aérien ou du courrier aérien,

— que [nom de la société] veille à la sûreté du fret aérien ou du courrier aérien jusqu'à sa remise à l'agent habilité,

— que [nom de la société] accepte que les envois puissent faire l'objet de contrôles de sûreté, notamment d'inspection/filtrage,

— que [nom de la société] accepte que des inspections inopinées soient effectuées dans ses locaux par l'autorité compétente de l'État membre dans lequel elle se situe afin de déterminer si elle se conforme aux présentes instructions.

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

Nom:

Fonction dans l'entreprise:

Date:

Signature:

([1]) Règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission du 2 juillet 1993 fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire (JO L 253 du 11.10.1993, p. 1).

([2]) Règlement (CE) n° 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) n° 2320/2002 (JO L 97 du 9.4.2008, p. 72).

▼B

APPENDICE 6-E

DÉCLARATION DU TRANSPORTEUR

Conformément au règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil ([1]) et à ses actes d'exécution.

Lors de la collecte, du transport, du stockage et de la livraison de fret ou de courrier aérien qui a fait l'objet de contrôles de sûreté [pour le compte de *nom de l'agent habilité/du transporteur aérien effectuant des contrôles de sûreté sur le fret ou le courrier/du chargeur connu/du client en compte*], je confirme que les procédures de sûreté suivantes seront respectées:

— tout le personnel qui transporte ce fret aérien/courrier aérien aura suivi une formation de sensibilisation à la sûreté générale conformément au point 11.2.7 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998,

— l'intégrité de tout le personnel recruté qui aura accès au fret aérien/courrier aérien sera vérifiée. Cette vérification doit comprendre au moins un contrôle de l'identité (si possible sur la base d'une carte d'identité, d'un permis de conduire ou d'un passeport avec photographie) ainsi qu'un contrôle du curriculum vitæ et/ou des références communiquées,

— les compartiments à fret des véhicules seront scellés ou verrouillés. Les véhicules bâchés seront arrimés avec des câbles TIR. Les zones de fret sur les camions à plate-forme seront maintenues sous surveillance en cas de transport de fret aérien,

— immédiatement avant le chargement, le compartiment à fret sera fouillé et l'intégrité de cette fouille maintenue jusqu'à la fin du chargement,

— chaque conducteur aura sur lui une carte d'identité, un passeport, un permis de conduite ou un autre document comportant une photographie de lui-même délivré par les autorités nationales ou reconnu par elles,

— les conducteurs ne feront pas d'arrêts non prévus entre les lieux d'enlèvement et de livraison. Si un tel arrêt est inévitable, le conducteur vérifiera à son retour la sûreté du chargement et l'intégrité des verrous et/ou des scellés. Si le conducteur découvre un signe quelconque d'altération, il en avertira son supérieur et le fret aérien/courrier aérien ne sera pas livré sans notification au point de livraison,

— le transport ne sera pas sous-traité à un tiers, sauf si ce dernier:

  a) a conclu un accord de transport avec l'agent habilité, un chargeur connu ou un client en compte chargé du transport [même nom que ci-dessus]; ou

  b) est agréé ou certifié par l'autorité compétente; ou

  c) a conclu un accord de transport avec le transporteur soussigné exigeant que le tiers ne sous-traite pas davantage et applique les procédures de sûreté prévues par la présente déclaration. Le transporteur soussigné conserve la totalité de la responsabilité pour l'ensemble du transport pour le compte de l'agent habilité, du chargeur connu ou du client en compte, et

— aucun autre service (stockage par exemple) ne sera sous-traité à aucune autre partie qu'un agent habilité ou une entité qui a été certifiée ou agréée et répertoriée par l'autorité compétente pour la prestation de ces services.

([1]) Règlement (CE) n° 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) n° 2320/2002 (JO L 97 du 9.4.2008, p. 72).

▼B

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

Nom:

Fonction dans l'entreprise:

Nom et adresse de la société:

Date:

Signature:

▼M7

APPENDICE 6-F

FRET ET COURRIER

6-Fi

PAYS TIERS, AINSI QUE LES AUTRES PAYS ET TERRITOIRES AUXQUELS, EN VERTU DE L'ARTICLE 355 DU TRAITÉ SUR LE FONCTIONNEMENT DE L'UNION EUROPÉENNE, LE TITRE VI DE LA TROISIÈME PARTIE DUDIT TRAITÉ NE S'APPLIQUE PAS, QUI SONT RECONNUS COMME APPLIQUANT DES NORMES DE SÛRETÉ ÉQUIVALENTES AUX NORMES DE BASE COMMUNES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

En ce qui concerne le fret et le courrier, les pays tiers suivants ont été reconnus comme appliquant des normes de sûreté équivalentes aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile:

Monténégro

▼M13

République de Serbie

▼M7

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

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

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

6-Fii

PAYS TIERS, AINSI QUE LES AUTRES PAYS ET TERRITOIRES AUXQUELS, EN VERTU DE L'ARTICLE 355 DU TRAITÉ SUR LE FONCTIONNEMENT DE L'UNION EUROPÉENNE, LE TITRE VI DE LA TROISIÈME PARTIE DUDIT TRAITÉ NE S'APPLIQUE PAS ET POUR LESQUELS LA DÉSIGNATION COMME ACC3 N'EST PAS EXIGÉE, ÉNUMÉRÉS DANS LA DÉCISION D'EXÉCUTION C(2015) 8005 DE LA COMMISSION

6-Fiii

ACTIVITÉS DE VALIDATION DES PAYS TIERS, AINSI QUE D'AUTRES PAYS ET TERRITOIRES AUXQUELS, EN VERTU DE L'ARTICLE 355 DU TRAITÉ SUR LE FONCTIONNEMENT DE L'UNION EUROPÉENNE, LE TITRE VI DE LA TROISIÈME PARTIE DUDIT TRAITÉ NE S'APPLIQUE PAS, QUI SONT RECONNUES COMME ÉQUIVALENTES À LA VALIDATION DE SÛRETÉ AÉRIENNE DE L'UNION EUROPÉENNE

Aucune disposition n'a encore été adoptée.

▼B

APPENDICE 6-G

DISPOSITIONS RELATIVES AU FRET ET AU COURRIER AU DÉPART D'UN PAYS TIERS

Le programme de sûreté des ACC3 doit le cas échéant établir, soit pour chaque aéroport de pays tiers individuellement, soit sous la forme d'un document générique précisant toute variation dans les aéroports de pays tiers désignés, les éléments suivants:

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

b) procédures aux fins de l'acceptation;

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

d) dispositif et critères relatifs au chargeur connu;

e) dispositif et critères relatifs au client en compte;

f) normes pour l'inspection/filtrage;

g) lieu de l'inspection/filtrage;

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

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

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

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

▼M2

APPENDICE 6-H1

DÉCLARATION D'ENGAGEMENTS — ACC3 TITULAIRE D'UNE VALIDATION DE SÛRETÉ AÉRIENNE DE L'UNION EUROPÉENNE

Au nom de [nom du transporteur aérien], je prends acte de ce qui suit.

Le présent rapport établit le niveau de sûreté appliqué aux opérations de fret aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE au regard des normes de sûreté mentionnées ou visées sur la liste de contrôle.

[nom du transporteur aérien] ne peut être désigné comme «transporteur de fret aérien ou de courrier aérien qui effectue des opérations à destination de l'Union au départ d'un aéroport d'un pays tiers» (ACC3) qu'après qu'un rapport de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne a été soumis à cette fin à l'autorité compétente d'un État membre de l'Union européenne ou de l'Islande, de la Norvège ou de la Suisse, et accepté par cette autorité, et que les renseignements concernant l'ACC3 ont été introduits dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement».

Si l'autorité compétente d'un État membre de l'Union européenne ou la Commission européenne relève un manquement aux mesures de sûreté visées dans le rapport, [nom du transporteur aérien] peut se voir retirer la désignation comme ACC3 déjà obtenue pour cet aéroport, ce qui empêchera [nom du transporteur aérien] de transporter du fret aérien ou du courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE au départ de cet aéroport.

Le rapport a une durée de validité de cinq ans et expire donc le … au plus tard.

Au nom de [nom du transporteur aérien], je déclare:

▼M2

(1) que [nom du transporteur aérien] acceptera des mesures de suivi nécessaires aux fins du contrôle des normes confirmées par le rapport;

(2) je fournirai rapidement (tout au moins dans un délai de 15 jours) à l'autorité compétente responsable de la désignation les informations utiles dans le cas où:

a) des modifications sont apportées au programme de sûreté de [nom du transporteur aérien],

b) la responsabilité globale en matière de sûreté est confiée à une personne autre que la personne désignée au point 1.7 de l'appendice 6-C3 du règlement d'exécution (UE) 2015/1998,

c) d'autres modifications des locaux ou des procédures sont susceptibles d'avoir des conséquences notables sur la sûreté,

d) le transporteur aérien cesse son activité, ne s'occupe plus de fret aérien ou de courrier aérien à destination de l'Union européenne, ou ne satisfait plus aux exigences de la législation applicable de l'Union validées dans le présent rapport;

(3) que [nom du transporteur aérien] maintiendra le niveau de sûreté établi dans le présent rapport comme étant conforme à l'objectif défini sur la liste de contrôle et, le cas échéant, mettra en œuvre et appliquera toutes les autres mesures de sûreté nécessaires pour être désigné comme ACC3 lorsque les normes de sûreté ont été jugées insuffisantes, jusqu'à la validation ultérieure des activités de [nom du transporteur aérien];

(4) que [nom du transporteur aérien] informera l'autorité compétente responsable de la désignation s'il n'est pas en mesure de demander, d'obtenir ou de garantir l'application des contrôles de sûreté appropriés portant sur le fret ou le courrier qu'il reçoit à transporter à destination de l'Union européenne ou de l'EEE, ou s'il ne peut pas exercer un contrôle effectif sur sa chaîne d'approvisionnement.

Au nom de [nom du transporteur aérien], j'assume l'entière responsabilité de la présente déclaration.

Nom:

Fonction dans l'entreprise:

Date:

Signature:

APPENDICE 6-H2

DÉCLARATION D'ENGAGEMENTS — AGENT HABILITÉ D'UN PAYS TIERS TITULAIRE D'UNE VALIDATION DE SÛRETÉ AÉRIENNE DE L'UNION EUROPÉENNE (RA3)

Au nom de [nom de l'entité], je prends acte de ce qui suit.

Le présent rapport établit le niveau de sûreté appliqué aux opérations de fret aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE au regard des normes de sûreté mentionnées ou visées sur la liste de contrôle.

[Nom de l'entité] ne peut être désigné comme «agent habilité d'un pays tiers titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne» (RA3) qu'après qu'un rapport de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne a été soumis à cette fin à l'autorité compétente d'un État membre de l'Union européenne ou de l'Islande, de la Norvège ou de la Suisse, et accepté par cette autorité, et que les renseignements concernant le RA3 ont été introduits dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement».

▼**M2**

Si l'autorité compétente d'un État membre de l'Union ou la Commission européenne relève un manquement aux mesures de sûreté visées dans le rapport, [nom de l'entité] peut se voir retirer la désignation comme RA3 déjà obtenue pour ces locaux, ce qui empêchera [nom de l'entité] de livrer à un ACC3 ou à un autre RA3 du fret aérien ou du courrier aérien sécurisé à destination de l'Union européenne ou de l'EEE.

Le rapport a une durée de validité de trois ans et expire donc le … au plus tard.

Au nom de [nom de l'entité], je déclare:

(1) que [nom de l'entité] acceptera des mesures de suivi nécessaires aux fins du contrôle des normes confirmées par le rapport;

(2) je fournirai rapidement (tout au moins dans un délai de 15 jours) à l'autorité compétente responsable de la désignation les informations utiles dans le cas où:

a) des modifications sont apportées au programme de sûreté de [nom de l'entité],

b) la responsabilité globale en matière de sûreté est confiée à une personne autre que la personne désignée au point 1.9 de l'appendice 6-C2 du règlement d'exécution (UE) 2015/1998,

c) d'autres modifications des locaux ou des procédures sont susceptibles d'avoir des conséquences notables sur la sûreté,

d) la société cesse son activité, ne s'occupe plus de fret aérien ou de courrier aérien à destination de l'Union européenne, ou ne satisfait plus aux exigences de la législation applicable de l'Union validées dans le présent rapport;

(3) que [nom de l'entité] maintiendra le niveau de sûreté établi dans le présent rapport comme étant conforme à l'objectif défini sur la liste de contrôle et, le cas échéant, mettra en œuvre et appliquera toutes les autres mesures de sûreté nécessaires pour être désigné comme RA3 dans le cas où les normes de sûreté auront été jugées insuffisantes, jusqu'à la validation ultérieure des activités de [nom de l'entité].

(4) que [nom de l'entité] informera les ACC3 et les RA3 auxquels il livre du fret aérien et/ou du courrier aérien sécurisé si [nom de l'entité] cesse son activité, ne s'occupe plus de fret aérien ou de courrier aérien ou n'est plus en mesure de satisfaire aux exigences validées dans le présent rapport.

Au nom de [nom de l'entité], j'assume l'entière responsabilité de la présente déclaration.

Nom:

Fonction dans l'entreprise:

Date:

Signature:

APPENDICE 6-H3

DÉCLARATION D'ENGAGEMENTS — CHARGEUR CONNU D'UN PAYS TIERS TITULAIRE D'UNE VALIDATION DE SÛRETÉ AÉRIENNE DE L'UNION EUROPÉENNE (KC3)

Au nom de [nom de l'entité], je prends acte de ce qui suit.

Le présent rapport établit le niveau de sûreté appliqué aux opérations de fret aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE au regard des normes de sûreté mentionnées ou visées sur la liste de contrôle.

▼**M2**

[Nom de l'entité] ne peut être désigné comme «chargeur connu d'un pays tiers titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne» (KC3) qu'après qu'un rapport de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne a été soumis à cette fin à l'autorité compétente d'un État membre de l'Union européenne ou de l'Islande, de la Norvège ou de la Suisse, et accepté par cette autorité, et que les renseignements concernant le KC3 ont été introduits dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement».

Si l'autorité compétente d'un État membre de l'Union ou la Commission européenne relève un manquement aux mesures de sûreté visées dans le rapport, [nom de l'entité] peut se voir retirer la désignation comme KC3 déjà obtenue pour ces locaux, ce qui empêchera [nom de l'entité] de livrer à un ACC3 ou à un RA3 du fret aérien ou du courrier aérien sécurisé à destination de l'Union européenne ou de l'EEE.

Le rapport a une durée de validité de trois ans et expire donc le … au plus tard.

Au nom de [nom de l'entité], je déclare:

(1) que [nom de l'entité] acceptera des mesures de suivi nécessaires aux fins du contrôle des normes confirmées par le rapport;

(2) je fournirai rapidement (tout au moins dans un délai de 15 jours) à l'autorité compétente responsable de la désignation les informations utiles dans le cas où:

   a) des modifications sont apportées au programme de sûreté de [nom de l'entité],

   b) la responsabilité globale en matière de sûreté est confiée à une personne autre que la personne désignée au point 1.9 de l'appendice 6-C4 du règlement d'exécution (UE) 2015/1998,

   c) d'autres modifications des locaux ou des procédures sont susceptibles d'avoir des conséquences notables sur la sûreté,

   d) la société cesse son activité, ne s'occupe plus de fret aérien ou de courrier aérien à destination de l'Union européenne, ou ne satisfait plus aux exigences de la législation applicable de l'Union validées dans le présent rapport;

(3) que [nom de l'entité] maintiendra le niveau de sûreté établi dans le présent rapport comme étant conforme à l'objectif défini sur la liste de contrôle et, le cas échéant, mettra en œuvre et appliquera toutes les autres mesures de sûreté nécessaires pour être désigné comme KC3 dans le cas où les normes de sûreté auront été jugées insuffisantes, jusqu'à la validation ultérieure des activités de [nom de l'entité].

(4) que [nom de l'entité] informera les ACC3 et les RA3 auxquels il livre du fret aérien sécurisé et/ou du courrier aérien sécurisé si [nom de l'entité] cesse son activité, ne s' plus de fret aérien ou de courrier aérien ou n'est plus en mesure de satisfaire aux exigences validées dans le présent rapport.

Au nom de [nom de l'entité], j'assume l'entière responsabilité de la présente déclaration.

Nom:

Fonction dans l'entreprise:

Date:

Signature:

▼B

APPENDICE 6-I

Les dispositions concernant le fret à haut risque sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

APPENDICE 6-J

Les dispositions concernant l'utilisation des équipements d'inspection/filtrage sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

7. **COURRIER DE TRANSPORTEUR AÉRIEN ET MATÉRIEL DE TRANSPORTEUR AÉRIEN**

7.0. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Sauf indication contraire ou si les contrôles de sûreté visés aux chapitres 4, 5 et 6 sont assurés par une autorité, un exploitant d'aéroport, une entité ou un autre transporteur aérien, tout transporteur aérien doit veiller à la mise en œuvre des mesures énoncées dans le présent chapitre en ce qui concerne son courrier de transporteur aérien et son matériel de transporteur aérien.

7.1. COURRIER DES TRANSPORTEURS AÉRIENS ET MATÉRIEL DES TRANSPORTEURS AÉRIENS DESTINÉS À ÊTRE CHARGÉS SUR UN AÉRONEF

7.1.1. Avant d'être chargés dans la soute d'un aéronef, le courrier et le matériel d'un transporteur aérien doivent être soit soumis à une inspection/filtrage et protégés conformément au chapitre 5, soit soumis à des contrôles de sûreté et protégés conformément au chapitre 6.

7.1.2. Avant d'être chargés dans n'importe quelle partie d'un aéronef autre que la soute, le courrier et le matériel d'un transporteur aérien doivent être soumis à une inspection/filtrage et être protégés conformément aux dispositions du chapitre 4 applicables aux bagages de cabine.

7.1.3. Le courrier et le matériel des transporteurs aériens destinés à être chargés sur un aéronef sont également soumis aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

7.2. MATÉRIEL DE TRANSPORTEUR AÉRIEN UTILISÉ POUR LE TRAITEMENT DES PASSAGERS ET DES BAGAGES

7.2.1. Le matériel d'un transporteur aérien employé à des fins de traitement des passagers et des bagages et qui pourrait servir à compromettre la sûreté aérienne doit être protégé ou surveillé de manière à éviter tout accès non autorisé.

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

7.2.2. Le matériel abandonné qui pourrait être utilisé pour faciliter l'accès non autorisé ou faire entrer des bagages dans une zone de sûreté à accès réglementé ou à bord d'un aéronef doit être détruit ou rendu inutilisable.

7.2.3. Les systèmes de contrôle des départs ainsi que les systèmes d'enregistrement doivent être gérés de manière à empêcher tout accès non autorisé.

L'auto-enregistrement autorisé par les passagers doit être considéré comme un accès autorisé à ce type de système.

▼B

8. APPROVISIONNEMENTS DE BORD

8.0. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

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

8.0.2. Aux fins du présent chapitre, on entend par «approvisionnements de bord» tous les articles destinés à être emportés à bord d'un aéronef pour utilisation, consommation ou achat par les passagers ou l'équipage au cours d'un vol, autres que:

a) les bagages de cabine; et

b) les objets transportés par des personnes autres que des passagers; et

c) le courrier et le matériel des transporteurs aériens.

Aux fins du présent chapitre, on entend par «fournisseur habilité d'approvisionnements de bord», un fournisseur dont les procédures se conforment à des règles et normes de sûreté communes suffisantes pour permettre la livraison d'approvisionnements de bord directement dans l'aéronef.

Aux fins du présent chapitre, on entend par «fournisseur connu d'approvisionnements de bord», un fournisseur dont les procédures se conforment à des règles et normes de sûreté communes suffisantes pour permettre la livraison d'approvisionnements de bord à un transporteur aérien ou à un fournisseur habilité, mais pas directement dans l'aéronef.

8.0.3. Les approvisionnements doivent être considérés comme des approvisionnements de bord à partir du moment où ils sont identifiables comme approvisionnements à emporter à bord d'un aéronef pour utilisation, consommation ou achat par les passagers ou l'équipage au cours d'un vol.

8.0.4. La liste des articles prohibés dans des approvisionnements de bord est identique à celle figurant à l'appendice 1-A. Les articles prohibés doivent être traités conformément au point 1.6.

8.1. CONTRÔLES DE SÛRETÉ

8.1.1. **Contrôles de sûreté — dispositions générales**

8.1.1.1. Les approvisionnements de bord doivent être soumis à une inspection/filtrage avant d'être introduits dans une zone de sûreté à accès réglementé, sauf dans les cas suivants:

a) ils ont fait l'objet de contrôles de sûreté de la part d'un transporteur aérien qui les livre jusqu'à son propre aéronef et ont été protégés contre toute intervention non autorisée depuis l'exécution de ces contrôles jusqu'à la livraison à l'aéronef; ou

b) ils ont fait l'objet de contrôles de sûreté de la part d'un fournisseur habilité et ont été protégés contre toute intervention non autorisée depuis l'exécution de ces contrôles jusqu'à l'arrivée dans la zone de sûreté à accès réglementé, ou, le cas échéant, jusqu'à la livraison au transporteur aérien ou à un autre fournisseur habilité; ou

c) ils ont fait l'objet de contrôles de sûreté de la part d'un fournisseur connu et ont été protégés contre toute intervention non autorisée depuis l'exécution de ces contrôles jusqu'à la livraison au transporteur aérien ou à un fournisseur habilité.

▼B

8.1.1.2. Lorsqu'une raison quelconque porte à penser que des approvisionnements de bord ayant fait l'objet de contrôles de sûreté ont été altérés ou n'ont pas été protégés contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles ont été effectués, ils doivent être soumis à une inspection/filtrage avant d'être autorisés à pénétrer dans les zones de sûreté à accès réglementé.

8.1.1.3. Les contrôles de sûreté des approvisionnements de bord sont également soumis aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

8.1.2. **Inspection/filtrage**

8.1.2.1. Lors de l'inspection/filtrage des approvisionnements de bord, les moyens ou la méthode employés doivent tenir compte de la nature des approvisionnements et être d'un niveau suffisant pour obtenir une assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans les approvisionnements.

8.1.2.2. L'inspection/filtrage des approvisionnements de bord est également soumise aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

8.1.2.3. Les moyens ou méthodes d'inspection/filtrage suivants doivent être utilisés isolément ou combinés:

a) contrôle visuel;

b) palpation/fouille manuelle;

c) équipement d'imagerie radioscopique;

d) équipement de détection d'explosifs (EDS);

e) équipement de détection de traces d'explosifs (ETD) en combinaison avec le point a);

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

Lorsque l'opérateur ne peut déterminer si les approvisionnements de bord contiennent ou non des articles prohibés, ceux-ci doivent être refusés ou être une nouvelle fois soumis à une inspection/filtrage, à la satisfaction de l'opérateur.

8.1.3. **Agrément des fournisseurs habilités**

8.1.3.1. Les fournisseurs habilités doivent être agréés par l'autorité compétente.

L'agrément en qualité de fournisseur habilité doit spécifier les sites.

Toute entité qui met en œuvre des contrôles de sûreté tels que visés au point 8.1.5 et livre des approvisionnements de bord directement à bord des aéronefs doit être agréée en qualité de fournisseur habilité. Cette règle ne s'applique pas à un transporteur aérien qui effectue lui-même ces contrôles de sûreté et ne livre d'approvisionnements que dans ses propres aéronefs.

8.1.3.2. La procédure suivante doit s'appliquer pour l'agrément des fournisseurs habilités:

a) l'entité doit solliciter l'agrément de l'autorité compétente de l'État membre où se trouve son site afin d'obtenir le statut de fournisseur habilité.

Le candidat doit soumettre un programme de sûreté à l'autorité compétente concernée. Ce programme doit décrire les méthodes et les procédures à suivre par le fournisseur afin de se conformer aux exigences du point 8.1.5. Le programme doit décrire également la manière dont le fournisseur surveille lui-même le respect de ces méthodes et procédures.

Le candidat doit également remettre la «déclaration d'engagements — fournisseur habilité d'approvisionnements de bord» figurant à l'appendice 8-A. Cette déclaration doit être signée par le mandataire du candidat ou par la personne responsable de la sûreté.

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

▼B

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 et procéder ensuite à une vérification sur place des sites spécifiés afin de s'assurer que le candidat satisfait aux exigences du point 8.1.5;

▼M2

c) si l'autorité compétente est satisfaite des informations communiquées conformément aux points a) et b), elle doit veiller à ce que les données nécessaires concernant le fournisseur habilité soient enregistrées dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» au plus tard le jour ouvrable suivant. Lors de l'enregistrement de ces données dans la base, l'autorité compétente doit attribuer à chaque site agréé un identifiant alphanumérique unique dans le format normalisé. Si l'autorité compétente n'est pas satisfaite, elle doit en communiquer rapidement les raisons à l'entité qui sollicite son agrément en qualité de fournisseur habilité;

d) un fournisseur habilité ne doit pas être considéré comme agréé tant que ses données n'ont pas été répertoriées dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement».

▼B

8.1.3.3. L'habilitation d'un fournisseur doit être renouvelée à intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans. La procédure doit comporter une vérification sur place afin de s'assurer que le fournisseur habilité satisfait toujours aux exigences du point 8.1.5.

Une inspection dans les locaux du fournisseur habilité par l'autorité compétente, conformément au programme national de contrôle de la qualité, peut être considérée comme une vérification sur place, pour autant qu'elle couvre toutes les exigences du point 8.1.5.

8.1.3.4. Si l'autorité compétente n'est plus convaincue que le fournisseur habilité satisfait aux exigences du point 8.1.5, elle doit retirer le statut de fournisseur habilité pour les sites spécifiés.

8.1.3.5. Sans préjudice du droit de chaque État membre d'appliquer des mesures plus strictes conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 300/2008, un fournisseur habilité agréé conformément au point 8.1.3 doit être reconnu dans tous les États membres.

8.1.4. **Désignation des fournisseurs connus**

8.1.4.1. Toute entité (le «fournisseur») qui met en œuvre les contrôles de sûreté visés au point 8.1.5 et livre des approvisionnements de bord, mais pas directement à bord des aéronefs, doit être désignée en qualité de fournisseur connu par l'opérateur ou l'entité à laquelle elle livre (l'«entité désignatrice»). Ceci ne s'applique pas aux fournisseurs habilités.

8.1.4.2. Pour être désigné en qualité de fournisseur connu, le fournisseur doit fournir à l'entité désignatrice:

a) la «déclaration d'engagements — fournisseur connu d'approvisionnements de bord» figurant à l'appendice 8-B. Cette déclaration doit être signée par le mandataire du candidat; et

b) le programme de sûreté qui comprend les contrôles de sûreté visés au point 8.1.5.

8.1.4.3. Tous les fournisseurs connus doivent être désignés sur la base de la validation:

a) de la pertinence et de l'exhaustivité du programme de sûreté en ce qui concerne le point 8.1.5; et

b) de la mise en œuvre, sans déficiences, du programme de sûreté.

▼B

Si l'autorité compétente ou l'entité désignatrice n'est plus convaincue que le fournisseur connu satisfait aux exigences du point 8.1.5., l'entité désignatrice doit retirer le statut de fournisseur connu sans délai.

8.1.4.4. L'autorité compétente doit définir, dans son programme national de sûreté de l'aviation civile tel que visé à l'article 10 du règlement (CE) n° 300/2008, si les validations du programme de sûreté et de sa mise en œuvre doivent être effectuées par un auditeur national, un validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne ou une personne agissant pour le compte de l'entité désignatrice, désignée et formée à cet effet.

Les validations doivent être consignées et, sauf mention contraire dans le présent acte législatif, avoir lieu avant la désignation et se répéter tous les deux ans après cette dernière.

Si la validation n'est pas effectuée pour le compte de l'entité désignatrice, toute consignation de cette validation doit être fournie à ladite entité.

8.1.4.5. La validation de la mise en œuvre du programme de sûreté confirmant l'absence de déficiences prend une des formes suivantes:

a) une visite sur site chez le fournisseur tous les deux ans; ou

b) des contrôles réguliers à la réception des fournitures livrées par le fournisseur connu, dès la désignation, notamment:

— la vérification que la personne qui livre des fournitures pour le compte du fournisseur connu a suivi une formation adéquate, et

— la vérification que les fournitures sont correctement sécurisées, et

— une inspection/filtrage des fournitures semblable à celle qui s'applique pour les fournitures provenant d'un fournisseur inconnu.

Ces contrôles doivent être effectués de manière imprévisible, et avoir lieu soit au moins une fois tous les trois mois, soit sur au moins 20 % des livraisons faites par le fournisseur connu à l'entité désignatrice.

L'option b) ne peut être utilisée que si l'autorité compétente a défini, dans son programme national de sûreté de l'aviation civile, que la validation doit être effectuée par une personne agissant pour le compte de l'entité désignatrice.

8.1.4.6. Les méthodes appliquées et les procédures à suivre au cours de la désignation et après celle-ci doivent être précisées dans le programme de sûreté de l'entité désignatrice.

8.1.4.7. L'entité désignatrice doit conserver:

a) une liste de tous les fournisseurs connus qu'elle a désignés, indiquant la date d'expiration de leur désignation; et

b) la déclaration signée, une copie du programme de sûreté et tout rapport consignant sa mise en œuvre pour chaque fournisseur connu, pendant six mois au moins après l'expiration de sa désignation.

Sur demande, ces documents doivent être remis à l'autorité compétente à des fins de contrôle de conformité.

8.1.5. **Contrôles de sûreté à appliquer par un transporteur aérien, un fournisseur habilité et un fournisseur connu**

8.1.5.1. Tout transporteur aérien, fournisseur habilité et fournisseur connu d'approvisionnements de bord doit:

a) désigner une personne responsable de la sûreté dans l'entreprise; et

▼B

b) veiller à ce que les personnes qui ont accès aux approvisionnements de bord reçoivent une formation de sensibilisation à la sûreté générale conformément au point 11.2.7 avant que cet accès leur soit accordé; et

c) empêcher l'accès non autorisé à ses locaux et aux approvisionnements de bord; et

d) obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans des approvisionnements de bord; et

e) placer des scellés à témoin d'intégrité sur tous les véhicules et/ou les conteneurs qui transportent des approvisionnements de bord, ou les protéger physiquement.

Le point e) ne s'applique pas au transport côté piste.

8.1.5.2. Si un fournisseur connu confie le transport d'approvisionnements à une autre société qui n'est pas un fournisseur connu du transporteur aérien ou du fournisseur habilité, le fournisseur connu doit veiller à ce que tous les contrôles de sûreté visés au point 8.1.5.1 soient respectés.

8.1.5.3. Les contrôles de sûreté que doivent appliquer les transporteurs aériens et les fournisseurs habilités sont également soumis aux dispositions supplémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

8.2. PROTECTION DES APPROVISIONNEMENTS DE BORD

Les dispositions détaillées concernant la protection des approvisionnements de bord sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

8.3. DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ APPLICABLES AUX APPROVISIONNEMENTS DE BORD EN LIQUIDES, AÉROSOLS ET GELS (LAG) ET EN SACS À TÉMOIN D'INTÉGRITÉ (STEB)

8.3.1. Les approvisionnements de bord consistant en sacs à témoin d'intégrité doivent être livrés dans des emballages à témoin d'intégrité dans une zone côté piste ou dans une zone de sûreté à accès réglementé.

8.3.2. Une fois entrés dans une zone côté piste ou dans une zone de sûreté à accès réglementé et jusqu'à leur vente finale à bord de l'aéronef, les LAG et les sacs à témoin d'intégrité doivent être protégés contre toute intervention non autorisée.

8.3.3. Les dispositions détaillées concernant les dispositions complémentaires en matière de sûreté applicables aux approvisionnements de bord en liquides, aérosols et gels (LAG) et en sacs à témoin d'intégrité (STEB) sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

APPENDICE 8-A

DÉCLARATION D'ENGAGEMENTS

FOURNISSEUR HABILITÉ D'APPROVISIONNEMENTS DE BORD

Conformément au règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil [1] et à ses actes d'exécution,

je déclare:

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

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

[1] Règlement (CE) n° 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) n° 2320/2002 (JO L 97 du 9.4.2008, p. 72).

▼B

— que ce programme de sûreté sera adapté de façon à tenir compte de toutes les futures modifications de la législation de l'Union, à moins que [nom de la société] n'informe [nom de l'autorité compétente] qu'elle ne souhaite plus livrer d'approvisionnements de bord directement dans les aéronefs (et par conséquent ne souhaite plus exercer en qualité de fournisseur habilité),

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

a) des modifications mineures apportées à son programme de sûreté, telles que celles portant sur le nom de la société, la personne responsable de la sûreté ou ses coordonnées, rapidement et au plus tard dans les 10 jours ouvrables; et

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

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

— que [nom de la société] informera [nom de l'autorité compétente] de tout manquement grave en matière de sûreté et de toute situation douteuse qui pourrait concerner les approvisionnements de bord, en particulier de toute tentative de dissimuler des articles prohibés dans des approvisionnements,

— que [nom de la société] veillera à ce que l'ensemble du personnel concerné reçoive une formation conformément au chapitre 11 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 et connaisse ses responsabilités en matière de sûreté aux termes du programme de sûreté de la société, et

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

a) elle cesse ses activités;

b) elle ne livre plus d'approvisionnements de bord directement dans les aéronefs; ou

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

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

Nom:

Fonction dans l'entreprise:

Date:

Signature:

APPENDICE 8-B

DÉCLARATION D'ENGAGEMENTS

FOURNISSEUR CONNU D'APPROVISIONNEMENTS DE BORD

Conformément au règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil ([1]) et à ses actes d'exécution,

je déclare:

— que [nom de la société]

a) désignera une personne responsable de la sûreté dans l'entreprise; et

([1]) Règlement (CE) n° 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) n° 2320/2002 (JO L 97 du 9.4.2008, p. 72).

▼B

b) veillera à ce que les personnes qui ont accès aux approvisionnements de bord reçoivent une formation générale de sensibilisation à la sûreté conformément au point 11.2.7 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 avant que cet accès leur soit accordé; et également à ce que les personnes effectuant l'inspection/filtrage des approvisionnements de bord reçoivent une formation conformément au point 11.2.3.3 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 et à ce que les personnes effectuant d'autres contrôles de sûreté portant sur les approvisionnements de bord reçoivent une formation conformément au point 11.2.3.10 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998; et

c) empêchera l'accès non autorisé à ses locaux et aux approvisionnements de bord; et

d) obtiendra l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans des approvisionnements de bord; et

e) placera des scellés à témoin d'intégrité sur tous les véhicules et/ou les conteneurs qui transportent des approvisionnements de bord, ou les protégera physiquement (ce point ne s'applique pas au transport côté piste).

Lorsque le transport d'approvisionnements est confié à une autre société qui n'est pas un fournisseur connu du transporteur aérien ou du fournisseur habilité, [nom de la société] veillera à ce que tous les contrôles de sûreté précités soient respectés;

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

— que [nom de la société] informera [nom du transporteur aérien ou du fournisseur habilité auquel elle livre des approvisionnements de bord] de tout manquement grave en matière de sûreté et de toute situation douteuse qui pourrait concerner les approvisionnements de bord, en particulier de toute tentative de dissimuler des articles prohibés dans ces approvisionnements,

— que [nom de la société] veillera à ce que l'ensemble du personnel concerné reçoive une formation conformément au chapitre 11 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 et connaisse ses responsabilités, et

— que [nom de la société] informera [nom du transporteur aérien ou du fournisseur auquel elle livre des approvisionnements de bord] dans les cas suivants:

a) elle cesse ses activités; ou

b) elle n'est plus en mesure de satisfaire aux exigences de la législation applicable de l'Union.

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

Représentant légal

Nom:

Date:

Signature:

9. **FOURNITURES DESTINÉES AUX AÉROPORTS**

9.0. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

9.0.1. Sauf indication contraire ou à moins que l'inspection/filtrage ne soit assuré par une autorité ou une entité, l'exploitant d'aéroport doit veiller à la mise en œuvre des mesures énoncées dans le présent chapitre.

▼B

9.0.2. Aux fins du présent chapitre, on entend par:

a) «fournitures destinées aux aéroports», tous les objets destinés à être vendus, utilisés ou mis à disposition dans les zones de sûreté à accès réglementé des aéroports, autres que «les objets transportés par des personnes autres que des passagers»;

b) «fournisseur connu de fournitures destinées aux aéroports», un fournisseur dont les procédures se conforment aux règles de sûreté communes et à des normes suffisantes pour permettre la livraison des fournitures destinées aux aéroports dans les zones de sûreté à accès réglementé.

9.0.3. Les fournitures doivent être considérées comme des fournitures destinées aux aéroports à partir du moment où elles sont identifiables comme destinées à être vendues, utilisées ou mises à disposition dans les zones de sûreté à accès réglementé des aéroports.

9.0.4. La liste des articles prohibés dans les fournitures destinées aux aéroports est identique à celle figurant à l'appendice 1-A. Les articles prohibés doivent être traités conformément au point 1.6.

9.1. CONTRÔLES DE SÛRETÉ

9.1.1. **Contrôles de sûreté — dispositions générales**

9.1.1.1. Les fournitures destinées aux aéroports doivent être soumis à une inspection/filtrage avant d'être autorisées à pénétrer dans les zones de sûreté à accès réglementé, sauf

a) si elles ont fait l'objet de contrôles de sûreté de la part d'un exploitant d'aéroport qui les livre jusqu'à son propre aéroport et ont été protégées contre toute intervention non autorisée depuis l'exécution de ces contrôles jusqu'à la livraison dans la zone de sûreté à accès réglementé; ou

b) si elles ont fait l'objet des contrôles de sûreté requis de la part d'un fournisseur connu ou d'un fournisseur habilité et ont été protégées contre toute intervention non autorisée depuis la mise en œuvre de ces contrôles jusqu'à la livraison dans la zone de sûreté à accès réglementé.

9.1.1.2. Les fournitures destinées aux aéroports qui proviennent d'une zone de sûreté à accès réglementé peuvent être exemptées de ces contrôles de sûreté.

9.1.1.3. Lorsqu'une raison quelconque porte à penser que des fournitures destinées aux aéroports ayant fait l'objet de contrôles de sûreté ont été altérées ou n'ont pas été protégées contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles ont été effectués, elles doivent être soumises à une inspection/filtrage avant d'être autorisées à pénétrer dans les zones de sûreté à accès réglementé.

9.1.2. **Inspection/filtrage**

9.1.2.1. Lors de l'inspection/filtrage des fournitures destinées aux aéroports, les moyens ou la méthode employés doivent tenir compte de la nature des fournitures et être d'un niveau suffisant pour obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans les fournitures.

9.1.2.2. L'inspection/filtrage des fournitures destinées aux aéroports est également soumise aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

9.1.2.3. Les moyens ou méthodes d'inspection/filtrage suivants doivent être utilisés, isolément ou combinés:

a) contrôle visuel;

b) palpation/fouille manuelle;

▼B

c) équipement d'imagerie radioscopique;

d) équipement de détection d'explosifs (EDS);

e) équipement de détection de traces d'explosifs (ETD) en combinaison avec le point a);

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

Lorsque l'opérateur ne peut déterminer si les fournitures destinées aux aéroports contiennent ou non des articles prohibés, celles-ci doivent être refusées ou être une nouvelle fois soumises à une inspection/filtrage, à la satisfaction de l'opérateur.

9.1.3. **Désignation des fournisseurs connus**

9.1.3.1. Toute entité (le «fournisseur») qui met en œuvre des contrôles de sûreté tels que visés au point 9.1.4 et livre des fournitures destinées aux aéroports doit être désignée en qualité de fournisseur connu par l'exploitant d'aéroport.

9.1.3.2. Pour être désigné comme fournisseur connu, le fournisseur doit remettre à l'exploitant d'aéroport:

a) la «déclaration d'engagements — fournisseur connu fournitures destinées aux aéroports» figurant à l'appendice 9-A. Cette déclaration doit être signée par le mandataire du candidat; et

b) le programme de sûreté qui comprend les contrôles de sûreté visés au point 9.1.4.

9.1.3.3. Tous les fournisseurs connus doivent être désignés sur la base de la validation:

a) de la pertinence et de l'exhaustivité du programme de sûreté en ce qui concerne le point 9.1.4; et

b) de la mise en œuvre, sans déficiences, du programme de sûreté.

Si l'autorité compétente ou l'exploitant d'aéroport n'est plus convaincu que le fournisseur connu satisfait aux exigences du point 9.1.4., l'exploitant d'aéroport doit retirer le statut de fournisseur connu sans délai.

9.1.3.4. L'autorité compétente doit définir, dans son programme national de sûreté de l'aviation civile tel que visé à l'article 10 du règlement (CE) n° 300/2008, si les validations du programme de sûreté et de sa mise en œuvre doivent être effectuées par un auditeur national, un validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne ou une personne agissant pour le compte de l'exploitant d'aéroport, désignée et formée à cet effet.

Les validations doivent être consignées et, sauf mention contraire dans le présent acte législatif, avoir lieu avant la désignation et se répéter tous les deux ans après cette dernière.

Si la validation n'est pas effectuée pour le compte de l'exploitant d'aéroport, toute consignation de cette validation doit être fournie à l'exploitant d'aéroport.

9.1.3.5. La validation de la mise en œuvre du programme de sûreté confirmant l'absence de déficiences prend une des formes suivantes:

a) une visite sur site chez le fournisseur tous les deux ans; ou

b) des contrôles réguliers lors de l'accès à la zone de sûreté à accès réglementé des fournitures livrées par le fournisseur, dès la désignation, notamment:

— la vérification que la personne qui livre des fournitures pour le compte du fournisseur connu a suivi une formation adéquate; et

▼B

— la vérification que les fournitures sont correctement sécurisées; et

— une inspection/filtrage des fournitures semblable à celle qui s'applique pour les fournitures provenant d'un fournisseur inconnu.

Ces contrôles doivent être effectués de manière imprévisible, et avoir lieu soit au moins une fois tous les trois mois, soit sur au moins 20 % des livraisons du fournisseur connu à l'exploitant d'aéroport.

L'option b) ne peut être utilisée que si l'autorité compétente a défini, dans son programme national de sûreté de l'aviation civile, que la validation doit être effectuée par une personne agissant pour le compte de l'exploitant d'aéroport.

9.1.3.6. Les méthodes appliquées et les procédures à suivre au cours de la désignation et après celle-ci doivent être précisées dans le programme de sûreté de l'exploitant d'aéroport.

9.1.3.7. L'exploitant d'aéroport doit conserver:

a) une liste de tous les fournisseurs connus qu'elle a désignés, indiquant la date d'expiration de leur désignation; et

b) la déclaration signée, une copie du programme de sûreté et tout rapport consignant sa mise en œuvre pour chaque fournisseur connu, pendant six mois au moins après l'expiration de sa désignation.

Sur demande, ces documents doivent être remis à l'autorité compétente à des fins de contrôle de conformité.

9.1.4. **►C1 Contrôles de sûreté ◄ à mettre en œuvre par un fournisseur connu ou par un exploitant d'aéroport**

9.1.4.1. Un fournisseur connu de fournitures destinées aux aéroports ou un exploitant d'aéroport qui livre des fournitures destinées aux aéroports dans la zone de sûreté à accès réglementé doit:

a) désigner une personne responsable de la sûreté dans l'entreprise; et

b) veiller à ce que les personnes qui ont accès aux fournitures destinées aux aéroports reçoivent une formation de sensibilisation à la sûreté générale conformément au point 11.2.7 avant que cet accès leur soit accordé; et

c) empêcher l'accès non autorisé à ses locaux et aux fournitures destinées aux aéroports; et

d) ►C1 obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans des fournitures destinées aux aéroports; et ◄

e) placer des scellés à témoin d'intégrité sur tous les véhicules et/ou les conteneurs qui transportent des fournitures destinées aux aéroports, ou les protéger physiquement.

Le point e) ne s'applique pas au transport côté piste.

9.1.4.2. Si un fournisseur connu confie le transport de fournitures vers l'aéroport à une autre société qui n'est pas un fournisseur connu pour l'exploitant d'aéroport, le fournisseur connu doit veiller à ce que tous les contrôles de sûreté visés au présent point soient respectés.

9.2. PROTECTION DES FOURNITURES DESTINÉES AUX AÉROPORTS

Les dispositions détaillées concernant la protection des fournitures destinées aux aéroports sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

▼B

9.3. DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ APPLICABLES AUX FOURNITURES DE LIQUIDES, AÉROSOLS ET GELS (LAG) ET DE SACS À TÉMOIN D'INTÉGRITÉ (STEB)

9.3.1. Les fournitures de sacs à témoin d'intégrité doivent être livrées dans des emballages à témoin d'intégrité dans une zone côté piste au-delà du point de contrôle des cartes d'embarquement ou dans une zone de sûreté à accès réglementé.

9.3.2. Une fois entrés dans une zone côté piste ou dans une zone de sûreté à accès réglementé et jusqu'à leur vente finale dans le point de vente, les LAG et les sacs à témoin d'intégrité doivent être protégés contre toute intervention non autorisée.

9.3.3. Les dispositions détaillées relatives aux dispositions complémentaires en matière de sûreté applicables aux fournitures de liquides, aérosols et gels (LAG) et de sacs à témoin d'intégrité (STEB) sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

APPENDICE 9-A

DÉCLARATION D'ENGAGEMENTS

FOURNISSEUR CONNU DE FOURNITURES DESTINÉES AUX AÉROPORTS

Conformément au règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil [1] et à ses actes d'exécution,

je déclare:

— que [nom de la société]

a) désignera une personne responsable de la sûreté dans l'entreprise; et

b) veillera à ce que les personnes qui ont accès aux fournitures destinées aux aéroports reçoivent une formation générale de sensibilisation à la sûreté conformément au point 11.2.7 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 avant que cet accès leur soit accordé; et également à ce que les personnes effectuant l'inspection/filtrage des fournitures destinées aux aéroports reçoivent une formation conformément au point 11.2.3.3 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 et à ce que les personnes effectuant d'autres contrôles de sûreté portant sur les fournitures destinées aux aéroports reçoivent une formation conformément au point 11.2.3.10 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998; et

c) empêchera l'accès non autorisé à ses locaux et aux fournitures destinées aux aéroports; et

d) obtiendra l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans des fournitures destinées aux aéroports; et

e) placera des scellés à témoin d'intégrité sur tous les véhicules et/ou les conteneurs qui transportent des fournitures destinées aux aéroports, ou les protégera physiquement (ce point ne s'applique pas au transport côté piste).

[1] Règlement (CE) n° 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) n° 2320/2002 (JO L 97 du 9.4.2008, p. 72).

▼B

Lorsque le transport de fournitures est confié à une autre société qui n'est pas un fournisseur connu de l'exploitant d'aéroport, [nom de la société] veillera à ce que tous les contrôles de sûreté précités soient respectés,

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

— que [nom de la société] informera [nom de l'exploitant d'aéroport] de tout manquement grave en matière de sûreté et de toute situation douteuse qui pourrait concerner les fournitures destinées aux aéroports, en particulier de toute tentative de dissimuler des articles prohibés dans ces fournitures,

— que [nom de la société] veillera à ce que l'ensemble du personnel concerné reçoive une formation conformément au chapitre 11 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 et connaisse ses responsabilités, et

— que [nom de la société] informera [nom de l'exploitant d'aéroport] dans les cas suivants:

a) elle cesse ses activités; ou

b) elle n'est plus en mesure de satisfaire aux exigences de la législation applicable de l'Union européenne.

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

Représentant légal

Nom:

Date:

Signature:

10. MESURES DE SÛRETÉ EN VOL

Aucune disposition dans le présent règlement.

11. RECRUTEMENT ET FORMATION DU PERSONNEL

11.0. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

11.0.1. L'autorité, l'exploitant d'aéroport, le transporteur aérien ou l'entité qui emploie des personnes mettant en œuvre, ou responsables de la mise en œuvre, de mesures dont il a la responsabilité conformément au programme national de sûreté de l'aviation civile tel que visé à l'article 10 du règlement (CE) n° 300/2008 doit veiller à la mise en œuvre des mesures énoncées dans le présent chapitre.

11.0.2. Aux fins du présent chapitre, on entend par «certification» une évaluation formelle et une confirmation par l'autorité compétente, ou pour le compte de celle-ci, que la personne a suivi avec succès la formation pertinente et que cette personne possède les compétences nécessaires pour s'acquitter des fonctions assignées de façon acceptable.

11.0.3. ►C1 Aux fins du présent chapitre, on entend par «État de résidence» tout pays dans lequel la personne réside en permanence depuis six mois ou plus et par «interruption» dans le relevé de la formation initiale ou de la carrière, toute interruption de plus de vingt-huit jours. ◄

11.0.4. Aux fins du présent chapitre, on entend par «compétence» la capacité à démontrer des connaissances et des compétences adéquates.

11.0.5. Les compétences acquises par les personnes avant leur recrutement peuvent être prises en considération lors de l'évaluation des besoins en formation en relation avec le présent chapitre.

▼B

11.0.6. Si des compétences appropriées requises par le présent règlement qui ne sont pas spécifiques à la sûreté aérienne ont été acquises au moyen d'une formation non dispensée par un instructeur conformément au point 11.5 du présent règlement et/ou sous la forme de cours non précisés ou approuvés par l'autorité compétente, elles peuvent être prises en considération lors de l'évaluation des besoins en formation en relation avec le présent chapitre.

11.0.7. Si une personne a bénéficié d'une formation et acquis des compétences énumérées au point 11.2, la formation n'a pas besoin d'être répétée pour une autre fonction, si ce n'est à des fins de formation périodique.

▼M5

11.0.8. Aux fins du présent chapitre, on entend par «radicalisation» le phénomène de socialisation conduisant à l'extrémisme de personnes adhérant à des opinions, points de vue et idées, qui pourrait conduire au terrorisme.

11.0.9. Aux fins du présent chapitre et sans préjudice de la législation nationale et de l'Union applicable, pour déterminer la fiabilité d'une personne soumise à la procédure décrite aux points 11.1.3 et 11.1.4, les États membres tiennent compte au moins:

a) des infractions visées à l'annexe II de la directive (UE) 2016/681 du Parlement européen et du Conseil ([1]);

et

b) des infractions terroristes visées dans la directive (UE) 2017/541 du Parlement européen et du Conseil ([2]).

Les infractions mentionnées au point b) sont considérées comme des infractions rédhibitoires.

11.1. RECRUTEMENT

11.1.1. Les personnes recrutées pour mettre en œuvre ou être responsables de la mise en œuvre de l'inspection/filtrage, du contrôle d'accès ou d'autres contrôles de sûreté dans une zone de sûreté à accès réglementé doivent avoir passé avec succès une vérification renforcée de leurs antécédents.

▼M8

11.1.2. Le personnel suivant devra avoir subi avec succès une vérification ordinaire ou renforcée des antécédents:

a) les personnes recrutées pour mettre en œuvre ou être responsables de la mise en œuvre de l'inspection/filtrage, du contrôle d'accès ou d'autres contrôles de sûreté ailleurs que dans une zone de sûreté à accès réglementé;

b) les personnes disposant d'un accès non accompagné au fret aérien et au courrier aérien, au courrier des transporteurs aériens et au matériel des transporteurs aériens, aux approvisionnements de bord et aux fournitures destinées aux aéroports qui ont fait l'objet des contrôles de sûreté requis;

([1]) Directive (UE) 2016/681 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (PNR) pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière (JO L 119 du 4.5.2016, p. 132).

([2]) Directive (UE) 2017/541 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2017 relative à la lutte contre le terrorisme et remplaçant la décision-cadre 2002/475/JAI du Conseil et modifiant la décision 2005/671/JAI du Conseil (JO L 88 du 31.3.2017, p. 6).

▼**M8**

c) les personnes ayant des droits d'administrateur ou un accès non surveillé et illimité aux données et systèmes de technologies de l'information et de la communication critiques utilisés aux fins de la sûreté de l'aviation civile comme décrit au point 1.7.1 conformément au programme national de sûreté de l'aviation, ou qui ont été identifiées d'une autre manière dans l'évaluation des risques conformément au point 1.7.3.

Sauf indication contraire dans le présent règlement, la nécessité de procéder à une vérification ordinaire ou renforcée des antécédents doit être déterminée par l'autorité compétente conformément aux dispositions nationales applicables.

▼**M5**

11.1.3. Conformément aux règles applicables de l'Union et à la législation nationale, toute vérification renforcée des antécédents doit au moins:

a) établir l'identité de la personne sur la base de documents;

b) prendre en considération le casier judiciaire dans tous les États de résidence au cours des cinq dernières années;

c) prendre en considération les emplois, les études et les interruptions au cours des cinq dernières années;

d) prendre en considération les informations des services de renseignement et toute autre information pertinente dont les autorités nationales compétentes disposent et estiment qu'elles peuvent présenter un intérêt pour apprécier l'aptitude d'une personne à exercer une fonction qui requiert une vérification renforcée de ses antécédents.

11.1.4. Conformément aux règles applicables de l'Union et à la législation nationale, toute vérification ordinaire des antécédents doit:

a) établir l'identité de la personne sur la base de documents;

b) prendre en considération le casier judiciaire dans tous les États de résidence au cours des cinq dernières années;

c) prendre en considération les emplois, les études et les interruptions au cours des cinq dernières années.

11.1.5. La vérification ordinaire des antécédents ou les points a) à c) de la vérification renforcée des antécédents doivent être achevés avant que la personne ne suive une formation initiale à la sûreté donnant accès à des informations qui ne sont pas publiquement accessibles en raison de leur caractère sensible du point de vue de la sûreté. Le cas échéant, le point d) de la vérification renforcée des antécédents doit être achevé avant qu'une personne ne soit autorisée à mettre en œuvre ou à être responsable de la mise en œuvre de l'inspection/filtrage, du contrôle d'accès ou d'autres contrôles de sûreté.

11.1.6. La vérification ordinaire ou renforcée des antécédents est considérée comme ayant échoué s'il n'est pas satisfait à tous les éléments indiqués aux points 11.1.3 et 11.1.4, respectivement, ou si, à un moment quelconque, ces éléments ne fournissent pas le degré d'assurance nécessaire quant à la fiabilité de la personne concernée.

Les États membres s'efforcent de mettre en place des mécanismes appropriés et efficaces pour assurer le partage des informations au niveau national et avec les autres États membres aux fins de l'élaboration et de l'évaluation des informations pertinentes pour la vérification des antécédents.

11.1.7. Les vérifications des antécédents doivent faire l'objet des procédures suivantes:

a) un mécanisme de contrôle continu des éléments indiqués aux points 11.1.3 et 11.1.4 grâce à la notification rapide à l'autorité compétente, à l'exploitant ou à l'entité de délivrance, selon le cas, de tout événement susceptible d'avoir une incidence sur la fiabilité de la personne concernée. Les modalités de notification et d'échange d'informations entre les autorités, exploitants et entités compétents, ainsi que leur contenu, sont établis et surveillés conformément à la législation nationale; ou

▼**M5**

b) un renouvellement à intervalles réguliers ne dépassant pas douze mois pour les vérifications renforcées des antécédents, ou trois ans pour les vérifications ordinaires des antécédents.

11.1.8. Le processus de recrutement pour toutes les personnes embauchées en relation avec les points 11.1.1 et 11.1.2 doit comporter au moins un acte de candidature écrit et un entretien oral afin d'effectuer une première évaluation des capacités et des aptitudes.

11.1.9. Les personnes recrutées pour effectuer des contrôles de sûreté doivent posséder les capacités et aptitudes physiques et mentales requises pour s'acquitter des tâches qui leur sont confiées de manière efficace et doivent être informées de la nature de ces exigences dès le début du processus de recrutement.

Ces capacités et aptitudes doivent être évaluées au cours du processus de recrutement et avant la fin de l'éventuelle période probatoire.

11.1.10. Les dossiers de recrutement, y compris les résultats des éventuels tests d'évaluation, doivent être conservés pour toutes les personnes embauchées conformément aux points 11.1.1 et 11.1.2, au moins pendant la durée de leur contrat.

11.1.11. Afin de faire face à la menace interne et sans préjudice du contenu de la formation et des compétences respectives du personnel visés au point 11.2, le programme de sûreté des exploitants et des entités visé aux articles 12, 13 et 14 du règlement (CE) n° 300/2008 doit prévoir une politique interne appropriée et des mesures connexes pour mieux sensibiliser le personnel et promouvoir la culture de sûreté.

11.1.12 Les vérifications des antécédents achevées avec succès avant le ►**M9** 31 décembre 2021 ◄ resteront valables jusqu'à leur expiration ou jusqu'au ►**M9** 30 juin 2024 ◄ au plus tard, la plus proche de ces dates étant retenue.

▼**B**

11.2. FORMATION

11.2.1. **Obligations générales en matière de formation**

11.2.1.1. Toute personne, avant d'être autorisée à effectuer sans supervision des contrôles de sûreté, doit avoir suivi avec succès une formation adéquate complète.

11.2.1.2. La formation des personnes qui exécutent les tâches énumérées aux points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 et au point 11.2.4 doit comporter des éléments de formation théoriques, pratiques et sur le tas.

11.2.1.3. Le contenu des cours doit être précisé ou approuvé par l'autorité compétente avant:

a) qu'un formateur ne dispense la formation requise aux termes du règlement (CE) n° 300/2008 et de ses actes d'exécution; ou

b) qu'une formation sur ordinateur soit utilisée afin de satisfaire aux exigences du règlement (CE) n° 300/2008 et de ses actes d'exécution.

Une formation par ordinateur peut être utilisée, avec ou sans le soutien d'un formateur ou d'un tuteur.

11.2.1.4. Les dossiers de formation doivent être conservés pour toutes les personnes formées, au moins pendant la durée de leur contrat.

▼B

11.2.2. **Formation de base**

La formation de base des personnes qui exécutent les tâches énumérées aux points 11.2.3.1, 11.2.3.4 et 11.2.3.5 et aux points 11.2.4, 11.2.5 et 11.5 doit permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

a) connaissance des actes d'intervention illicites déjà perpétrés dans l'aviation civile, des attentats terroristes et des menaces actuelles;

b) connaissance du cadre juridique en matière de sûreté aérienne;

c) connaissance des objectifs et de l'organisation de la sûreté aérienne, notamment des obligations et des responsabilités des personnes qui effectuent les contrôles de sûreté;

d) connaissance des procédures de contrôle d'accès;

▼M2

e) connaissance des systèmes de cartes d'identification utilisés;

▼B

f) connaissance des procédures de contrôle des personnes et des circonstances dans lesquelles les personnes doivent être signalées ou invitées à justifier de leur identité;

g) connaissance des procédures de notification;

h) aptitude à identifier les articles prohibés;

i) aptitude à réagir de manière appropriée face à des incidents liés à la sûreté;

j) connaissance de la façon dont le comportement humain et les réactions peuvent affecter les performances en matière de sûreté;

▼M5

k) capacité à communiquer avec clarté et assurance; et

l) connaissance des éléments contribuant à la mise en place d'une culture de sûreté solide et résiliente sur le lieu de travail et dans le domaine de l'aviation, y compris, entre autres, la menace interne et la radicalisation.

▼B

11.2.3. **Formation spécifique pour les personnes qui effectuent des contrôles de sûreté**

11.2.3.1. La formation spécifique pour l'inspection/filtrage des personnes, des bagages de cabine, des articles transportés et des bagages de soute doit permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

a) compréhension de la configuration du poste d'inspection/filtrage et du processus d'inspection/filtrage;

b) connaissance des moyens de dissimulation d'articles prohibés;

c) aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés;

d) connaissance des capacités et des limites des équipements de sûreté ou des méthodes d'inspection/filtrage utilisés;

▼B

e) connaissance des procédures d'intervention d'urgence.

En outre, si les tâches assignées à la personne concernée l'exigent, la formation doit également permettre d'acquérir les compétences suivantes:

f) capacités relationnelles, en particulier pour faire face aux différences culturelles et aux passagers susceptibles de causer des troubles;

g) connaissance des techniques de palpation/fouille manuelle;

h) capacité à effectuer des palpations/fouilles manuelles d'un niveau suffisant pour raisonnablement garantir la détection des articles prohibés dissimulés:

i) connaissances des motifs d'exemptions de l'inspection/filtrage et des procédures spéciales de sûreté;

j) aptitude à faire fonctionner les équipements de sûreté utilisés;

k) aptitude à interpréter correctement les images produites par l'équipement de sûreté; et

l) connaissance des exigences de protection pour les bagages de soute.

11.2.3.2. La formation des personnes qui effectuent l'inspection/filtrage du fret et du courrier doit permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

a) connaissance des actes d'intervention illicites déjà perpétrés dans l'aviation civile, des attentats terroristes et des menaces actuelles;

▼M5

b) connaissance des exigences légales applicables et connaissance des éléments contribuant à la mise en place d'une culture de sûreté solide et résiliente sur le lieu de travail et dans le domaine de l'aviation, y compris, entre autres, la menace interne et la radicalisation;

▼B

c) connaissance des objectifs et de l'organisation de la sûreté aérienne, notamment des obligations et des responsabilités des personnes qui effectuent des contrôles de sûreté dans la chaîne d'approvisionnement;

d) aptitude à identifier les articles prohibés;

e) aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés;

f) connaissance des capacités et des limites des équipements de sûreté ou des méthodes d'inspection/filtrage utilisés;

g) connaissance des moyens de dissimulation d'articles prohibés;

▼B

h) connaissance des procédures d'intervention d'urgence;

i) connaissance des exigences de protection pour le fret et le courrier;

En outre, si les tâches assignées à la personne concernée l'exigent, la formation doit également permettre d'acquérir les compétences suivantes:

j) connaissances des exigences d'inspection/filtrage applicables au fret et au courrier, et des procédures spéciales de sûreté;

k) connaissance des méthodes d'inspection/filtrage appropriées pour différents types de fret et de courrier;

l) connaissance des techniques de palpation/fouille manuelle;

m) capacité à effectuer des palpations/fouilles manuelles d'un niveau suffisant pour raisonnablement garantir la détection des articles prohibés dissimulés:

n) aptitude à faire fonctionner les équipements de sûreté utilisés;

o) aptitude à interpréter correctement les images produites par l'équipement de sûreté;

p) connaissance des exigences applicables au transport.

11.2.3.3. La formation des personnes qui effectuent l'inspection/filtrage du courrier et du matériel des transporteurs aériens, des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports doit permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

a) connaissance des actes d'intervention illicites déjà perpétrés dans l'aviation civile, des attentats terroristes et des menaces actuelles;

▼M5

b) connaissance des exigences légales applicables et connaissance des éléments contribuant à la mise en place d'une culture de sûreté solide et résiliente sur le lieu de travail et dans le domaine de l'aviation, y compris, entre autres, la menace interne et la radicalisation;

▼B

c) connaissance des objectifs et de l'organisation de la sûreté aérienne, notamment des obligations et des responsabilités des personnes qui effectuent des contrôles de sûreté dans la chaîne d'approvisionnement;

d) aptitude à identifier les articles prohibés;

e) aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés;

f) connaissance des moyens de dissimulation d'articles prohibés;

g) connaissance des procédures d'intervention d'urgence;

h) connaissance des capacités et des limites des équipements de sûreté ou des méthodes d'inspection/filtrage utilisés;

▼B

En outre, si les tâches assignées à la personne concernée l'exigent, la formation doit également permettre d'acquérir les compétences suivantes:

i) connaissance des techniques de palpation/fouille manuelle;

j) capacité à effectuer des palpations/fouilles manuelles d'un niveau suffisant pour raisonnablement garantir la détection des articles prohibés dissimulés:

k) aptitude à faire fonctionner les équipements de sûreté utilisés;

l) aptitude à interpréter correctement les images produites par l'équipement de sûreté;

m) connaissance des exigences applicables au transport.

11.2.3.4. La formation spécifique des personnes qui effectuent les inspections des véhicules doit permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

a) connaissances des prescriptions légales applicables aux inspections de véhicules, notamment les exemptions et les procédures spéciales de sûreté;

b) aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés;

c) connaissance des moyens de dissimulation d'articles prohibés;

d) connaissance des procédures d'intervention d'urgence;

e) connaissance des techniques d'inspection des véhicules;

f) capacité à effectuer des inspections de véhicules d'un niveau suffisant pour raisonnablement garantir la détection des articles prohibés dissimulés.

11.2.3.5. La formation spécifique des personnes qui effectuent les contrôles d'accès à un aéroport ainsi que les opérations de surveillance et de patrouille doit permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

a) connaissance des prescriptions légales en matière de contrôle d'accès, notamment des exemptions et des procédures spéciales de sûreté;

b) connaissance des systèmes de contrôle d'accès utilisés dans cet aéroport;

c) connaissance des autorisations, y compris des cartes d'identification et des laissez-passer de véhicules donnant accès aux zones côté piste et capacité à identifier ces autorisations;

d) connaissance des procédures de patrouille et de contrôle des personnes et des circonstances dans lesquelles les personnes doivent être signalées ou invitées à justifier de leur identité;

e) aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés;

f) connaissance des procédures d'intervention d'urgence;

g) capacités relationnelles, en particulier pour faire face aux différences culturelles et aux passagers susceptibles de causer des troubles.

11.2.3.6. La formation des personnes qui effectuent les fouilles de sûreté d'aéronefs doit permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

▼M5

a) connaissance des exigences légales applicables aux fouilles de sûreté d'aéronefs et des éléments contribuant à la mise en place d'une culture de sûreté solide et résiliente sur le lieu de travail et dans le domaine de l'aviation, y compris, entre autres, la menace interne et la radicalisation;

▼B

b) connaissance de la configuration du ou des types d'aéronefs sur lesquels la personne devra effectuer des fouilles de sûreté;

c) aptitude à identifier les articles prohibés;

d) aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés;

e) connaissance des moyens de dissimulation d'articles prohibés;

f) capacité à effectuer des fouilles de sûreté d'aéronef selon une norme suffisante pour raisonnablement garantir la détection des articles prohibés dissimulés.

En outre, si la personne détient une carte d'identification aéroportuaire, la formation doit également permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

g) connaissance des actes d'intervention illicites déjà perpétrés dans l'aviation civile, des attentats terroristes et des menaces actuelles;

h) connaissance du cadre juridique en matière de sûreté aérienne;

i) connaissance des objectifs et de l'organisation de la sûreté aérienne, notamment des obligations et des responsabilités des personnes qui effectuent des contrôles de sûreté;

j) compréhension de la configuration du poste d'inspection/filtrage et du processus d'inspection/filtrage;

k) connaissance des procédures de contrôle d'accès et des procédures d'inspection/filtrage correspondantes;

l) connaissance de la carte d'identification aéroportuaire utilisée dans cet aéroport;

11.2.3.7. La formation des personnes qui mettent en œuvre la protection des aéronefs doit permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

▼M5

a) connaissance de la marche à suivre pour protéger les aéronefs et prévenir les accès non autorisés aux aéronefs et des éléments contribuant à la mise en place d'une culture de sûreté solide et résiliente sur le lieu de travail et dans le domaine de l'aviation, y compris, entre autres, la menace interne et la radicalisation;

▼B

b) connaissance des procédures pour sceller les aéronefs, si le cas s'applique à la personne à former;

c) connaissance des systèmes de cartes d'identification utilisés dans cet aéroport;

d) connaissance des procédures de contrôle des personnes et des circonstances dans lesquelles les personnes doivent être signalées ou invitées à justifier de leur identité; et

e) connaissance des procédures d'intervention d'urgence.

En outre, si la personne détient une carte d'identification aéroportuaire, la formation doit également permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

f) connaissance des actes d'intervention illicites déjà perpétrés dans l'aviation civile, des attentats terroristes et des menaces actuelles;

g) connaissance du cadre juridique en matière de sûreté aérienne;

h) connaissance des objectifs et de l'organisation de la sûreté aérienne, notamment des obligations et des responsabilités des personnes qui effectuent des contrôles de sûreté;

▼B

i) compréhension de la configuration du poste d'inspection/filtrage et du processus d'inspection/filtrage;

j) connaissance des procédures de contrôle d'accès et des procédures d'inspection/filtrage correspondantes;

11.2.3.8. La formation des personnes qui mettent en œuvre la vérification de concordance entre passagers et bagages doit permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

a) connaissance des actes d'intervention illicites déjà perpétrés dans l'aviation civile, des attentats terroristes et des menaces actuelles;

▼M5

b) connaissance des exigences légales applicables et connaissance des éléments contribuant à la mise en place d'une culture de sûreté solide et résiliente sur le lieu de travail et dans le domaine de l'aviation, y compris, entre autres, la menace interne et la radicalisation;

▼B

c) connaissance des objectifs et de l'organisation de la sûreté aérienne, notamment des obligations et des responsabilités des personnes qui effectuent des contrôles de sûreté;

d) aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés;

e) connaissance des procédures d'intervention d'urgence;

f) connaissance des exigences et des techniques en matière de vérification de concordance entre passagers et bagages;

g) connaissance des exigences de protection pour le matériel des transporteurs aériens utilisés pour le traitement des passagers et des bagages.

▼M2

En outre, si la personne détient une carte d'identification aéroportuaire, la formation doit également permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

h) compréhension de la configuration du poste d'inspection/filtrage et du processus d'inspection/filtrage;

i) connaissance des procédures de contrôle d'accès et des procédures d'inspection/filtrage correspondantes;

j) connaissance des cartes d'identification aéroportuaires utilisées dans cet aéroport;

k) connaissance des procédures de notification;

l) aptitude à réagir de manière appropriée face à des incidents liés à la sûreté.

▼B

11.2.3.9. La formation des personnes qui effectuent, sur le fret et le courrier, des contrôles de sûreté autres que l'inspection/filtrage doit permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

a) connaissance des actes d'intervention illicites déjà perpétrés dans l'aviation civile, des attentats terroristes et des menaces actuelles;

▼M5

b) connaissance des exigences légales applicables et connaissance des éléments contribuant à la mise en place d'une culture de sûreté solide et résiliente sur le lieu de travail et dans le domaine de l'aviation, y compris, entre autres, la menace interne et la radicalisation;

▼B

c) connaissance des objectifs et de l'organisation de la sûreté aérienne, notamment des obligations et des responsabilités des personnes qui effectuent des contrôles de sûreté dans la chaîne d'approvisionnement;

d) connaissance des procédures de contrôle des personnes et des circonstances dans lesquelles les personnes doivent être signalées ou invitées à justifier de leur identité;

e) connaissance des procédures de notification;

▼B

f) aptitude à identifier les articles prohibés;

g) aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés;

h) connaissance des moyens de dissimulation d'articles prohibés;

i) connaissance des exigences de protection pour le fret et le courrier;

j) connaissance des exigences applicables au transport, le cas échéant.

▼M2

En outre, si la personne détient une carte d'identification aéroportuaire, la formation doit également permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

k) compréhension de la configuration du poste d'inspection/filtrage et du processus d'inspection/filtrage;

l) connaissance des procédures de contrôle d'accès et des procédures d'inspection/filtrage correspondantes;

m) connaissance des cartes d'identification utilisées;

n) aptitude à réagir de manière appropriée face à des incidents liés à la sûreté.

▼B

11.2.3.10. La formation des personnes qui effectuent, sur le courrier et le matériel des transporteurs aériens, les approvisionnements de bord et les fournitures d'aéroport, des contrôles de sûreté autres que l'inspection/filtrage doit permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

a) connaissance des actes d'intervention illicites déjà perpétrés dans l'aviation civile, des attentats terroristes et des menaces actuelles;

▼M5

b) connaissance des exigences légales applicables et connaissance des éléments contribuant à la mise en place d'une culture de sûreté solide et résiliente sur le lieu de travail et dans le domaine de l'aviation, y compris, entre autres, la menace interne et la radicalisation;

▼B

c) connaissance des objectifs et de l'organisation de la sûreté aérienne, notamment des obligations et des responsabilités des personnes qui effectuent des contrôles de sûreté;

d) connaissance des procédures de contrôle des personnes et des circonstances dans lesquelles les personnes doivent être signalées ou invitées à justifier de leur identité;

e) connaissance des procédures de notification;

f) aptitude à identifier les articles prohibés;

g) aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés;

h) connaissance des moyens de dissimulation d'articles prohibés;

i) connaissance des exigences de protection applicables au courrier et au matériel des transporteurs aériens, aux approvisionnements de bord et aux fournitures d'aéroport, selon le cas;

j) connaissance des exigences applicables au transport, le cas échéant.

▼M2

En outre, si la personne détient une carte d'identification aéroportuaire, la formation doit également permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

▼M2

k) compréhension de la configuration du poste d'inspection/filtrage et du processus d'inspection/filtrage;

l) connaissance des procédures de contrôle d'accès et des procédures d'inspection/filtrage correspondantes;

m) connaissance des cartes d'identification utilisées;

n) aptitude à réagir de manière appropriée face à des incidents liés à la sûreté.

▼B

11.2.4. **Formation spécifique pour les personnes qui supervisent directement les personnes qui effectuent des contrôles de sûreté («superviseurs»)**

La formation spécifique des superviseurs doit permettre d'acquérir, en plus des compétences des personnes à superviser, toutes les compétences suivantes:

a) connaissance des prescriptions légales applicables et des moyens de s'y conformer;

b) connaissance des tâches de supervision;

c) connaissance du contrôle interne de la qualité;

d) aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés;

e) connaissance des procédures d'intervention d'urgence;

f) capacité à parrainer les autres, à leur donner une formation sur le lieu de travail et à les motiver;

En outre, si les tâches assignées à la personne concernée l'exigent, cette formation doit également permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

g) connaissance de la gestion des conflits;

h) connaissance des capacités et des limites des équipements de sûreté ou des méthodes d'inspection/filtrage utilisées.

11.2.5. **Formation spécifique destinée aux personnes assumant une responsabilité générale au niveau national ou local en relation avec le respect de toutes les dispositions légales applicables dans le cas d'un programme de sûreté et de sa mise en œuvre («responsables de la sûreté»)**

La formation spécifique des responsables de la sûreté doit permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

a) connaissance des prescriptions légales applicables et des moyens de s'y conformer;

b) connaissance du contrôle de la qualité aux niveaux interne, national, de l'Union et international;

c) capacité à motiver les autres;

d) connaissance des capacités et des limites des équipements de sûreté ou des méthodes d'inspection/filtrage utilisées.

▼B

11.2.6. **Formation des personnes autres que les passagers qui doivent bénéficier d'un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé**

11.2.6.1. Les personnes autres que les passagers qui doivent bénéficier d'un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé et qui ne relèvent pas des points 11.2.3 à 11.2.5 et 11.5 doivent suivre une formation à la sûreté avant de recevoir une autorisation leur donnant droit à un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé.

Pour des raisons objectives, l'autorité compétente peut exempter des personnes de cette exigence de formation si leur accès est limité aux zones du terminal accessibles aux passagers.

11.2.6.2. La formation à la sûreté doit permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

a) connaissance des actes d'intervention illicites déjà perpétrés dans l'aviation civile, des attentats terroristes et des menaces actuelles;

▼M5

b) connaissance des exigences légales applicables et connaissance des éléments contribuant à la mise en place d'une culture de sûreté solide et résiliente sur le lieu de travail et dans le domaine de l'aviation, y compris, entre autres, la menace interne et la radicalisation;

▼B

c) connaissance des objectifs et de l'organisation de la sûreté aérienne, notamment des obligations et des responsabilités des personnes qui effectuent des contrôles de sûreté;

d) compréhension de la configuration du poste d'inspection/filtrage et du processus d'inspection/filtrage;

e) connaissance des procédures de contrôle d'accès et des procédures d'inspection/filtrage correspondantes;

f) connaissance des cartes d'identification aéroportuaires utilisées dans cet aéroport;

g) connaissance des procédures de notification;

h) aptitude à réagir de manière appropriée face à des incidents liés à la sûreté.

11.2.6.3. Chaque personne qui suit une formation à la sûreté doit être invitée à démontrer sa compréhension de tous les sujets visés au point 11.2.6.2 avant de recevoir l'autorisation d'accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé.

11.2.7. **Formation des personnes nécessitant une sensibilisation à la sûreté générale**

La formation de sensibilisation à la sûreté générale doit permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

a) connaissance des actes d'intervention illicites déjà perpétrés dans l'aviation civile, des attentats terroristes et des menaces actuelles;

▼M5

b) connaissance des exigences légales applicables et connaissance des éléments contribuant à la mise en place d'une culture de sûreté solide et résiliente sur le lieu de travail et dans le domaine de l'aviation, y compris, entre autres, la menace interne et la radicalisation;

▼B

c) connaissance des objectifs et de l'organisation de la sûreté aérienne dans leur environnement de travail, notamment des obligations et des responsabilités des personnes qui effectuent des contrôles de sûreté;

d) connaissance des procédures de notification;

e) aptitude à réagir de manière appropriée face à des incidents liés à la sûreté.

Tout personne suivant une formation de sensibilisation à la sûreté générale doit être invitée à démontrer sa compréhension de tous les sujets visés au présent point avant d'entrer en fonctions.

Cette formation ne s'applique pas aux instructeurs relevant du point 11.5.

▼M8

11.2.8. Formation des personnes ayant un rôle ou une responsabilité en lien avec les cybermenaces

11.2.8.1. Les personnes mettant en œuvre les mesures visées au point 1.7.2 doivent avoir les compétences et aptitudes requises pour mener à bien de manière efficace les tâches qui leur sont assignées. Elles sont informées des cyber-risques pertinents selon le principe du «besoin d'en connaître».

11.2.8.2. Les personnes ayant accès aux données ou aux systèmes reçoivent une formation appropriée et spécifique en rapport avec leur fonction, à la hauteur de leur rôle et de leurs responsabilités, comprenant une information sur les risques pertinents lorsque leur fonction l'exige. L'autorité compétente, ou l'autorité ou l'agence visée au point 1.7.4, détermine ou approuve le contenu du cours.

▼B

11.3. CERTIFICATION OU AGRÉMENT

11.3.1. Les personnes qui exécutent les tâches énumérées aux points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 doivent être soumises:

a) à un processus initial de certification ou d'agrément; et

▼M5

b) pour les personnes qui font fonctionner des équipements d'imagerie radioscopique ou de détection d'explosifs, à une recertification au moins tous les trois ans; et

▼B

c) dans tous les autres cas, à une recertification ou à un réagrément au moins tous les cinq ans.

Les personnes qui exécutent les tâches énumérées au point 11.2.3.3 peuvent être exemptées de ces exigences si elles sont uniquement autorisées à effectuer des contrôles visuels et/ou des palpations/fouilles manuelles.

▼M5

11.3.2. Les personnes qui font fonctionner des équipements d'imagerie radioscopique ou de détection d'explosifs doivent, dans le cadre du processus de certification ou d'agrément initial, passer un examen standardisé d'interprétation d'images.

11.3.3. Le processus de recertification ou de réagrément pour les personnes qui font fonctionner des équipements d'imagerie radioscopique ou de détection d'explosifs doit comporter à la fois l'examen standardisé d'interprétation d'images et une évaluation des performances opérationnelles.

▼B

11.3.4. En l'absence de recertification ou de réagrément ou en cas d'échec lors du processus de recertification ou de réagrément dans un délai raisonnable, ne dépassant normalement pas trois mois, les droits associés en matière de sûreté doivent être retirés.

11.3.5. Les dossiers de certification ou d'agrément doivent être conservés pour toutes les personnes certifiées ou agréées, au moins pendant la durée de leur contrat.

▼B

11.4. FORMATION PÉRIODIQUE

11.4.1. Les personnes qui font fonctionner des équipements d'imagerie radioscopique ou de détection d'explosifs doivent suivre une formation périodique comprenant un entraînement à la reconnaissance d'images et des examens à ce sujet. Les modalités de cette formation doivent être les suivantes:

a) formation en salle de classe et/ou sur ordinateur; ou

b) formation sur le lieu de travail à l'aide du système de projection d'images de menaces (TIP), pour autant qu'une bibliothèque TIP se composant d'au moins 6 000 images, comme indiqué ci-après, soit utilisée dans l'équipement d'imagerie radioscopique ou de détection d'explosifs et que la personne travaille avec cet équipement durant au moins un tiers de son service.

▼M5

_____

▼B

Dans le cas des formations en salle de classe et/ou sur ordinateur, les personnes doivent suivre un entraînement à la reconnaissance d'images, suivi d'un examen, d'une durée minimale de six heures par période de six mois. Pour ce faire, elles doivent utiliser:

— une bibliothèque d'images qui doit contenir au moins 1 000 images représentant au moins 250 articles de menace différents, y compris des images de parties d'articles de menace, chaque article étant présenté sous différents angles, et dans laquelle les images sont sélectionnées de manière imprévisible aux fins de la formation et des examens; ou

— les images TIP de la bibliothèque du système TIP en usage qui échappent le plus souvent à l'opérateur combinées à des images d'objets constituant une menace découverts récemment, pertinentes pour le type d'opération d'inspection/filtrage et couvrant tous les types d'articles de menace, à condition d'être utilisées une seule fois pour la formation d'un opérateur donné sur une période de trois ans.

Dans le cas des formations sur le lieu de travail à l'aide du système TIP, la bibliothèque du système TIP doit contenir au moins 6 000 images représentant au moins 1 500 articles de menace différents, y compris des images de parties d'articles de menace, chaque article étant présenté sous différents angles.

▼M5

11.4.2. L'évaluation des performances de chaque opérateur est réalisée à la fin de chaque période de six mois. Les résultats de cette évaluation:

a) doivent être communiqués à la personne et conservés;

b) doivent être utilisées pour identifier les points faibles et permettre d'adapter la formation et les examens futurs pour remédier à ces points faibles; et

c) peuvent être pris en considération dans le cadre du processus de recertification ou de réagrément.

▼B

11.4.3. Les personnes qui exécutent les tâches énumérées au point 11.2 autres que celles visées aux points 11.4.1 et 11.4.2 doivent suivre une formation périodique à une fréquence suffisante pour garantir que leurs compétences sont maintenues et complétées conformément à l'évolution du domaine de la sûreté.

Une formation périodique doit être assurée:

a) pour les compétences acquises au cours de la formation initiale de base, de la formation spécifique et de la formation de ►C1 sensibilisation à la sûreté ◄, au moins tous les cinq ans ou, dans les cas où les compétences n'ont pas été exercées pendant plus de six mois, avant la reprise des fonctions de sûreté; et

b) pour les compétences nouvelles ou étendues, au rythme qui convient pour garantir que les personnes qui exécutent ou sont responsables de l'exécution des contrôles de sûreté sont rapidement informées des nouvelles menaces et des nouvelles dispositions légales à appliquer.

▼B

Les exigences du point a) ne s'appliquent pas aux compétences acquises au cours d'une formation spécifique qui ne sont plus requises pour les tâches assignées à la personne en cause.

11.4.4. Les dossiers de formation périodique doivent être conservés pour toutes les personnes formées, au moins pendant la durée de leur contrat.

11.5. QUALIFICATION DES INSTRUCTEURS

11.5.1. Les instructeurs doivent au moins satisfaire à toutes les exigences suivantes:

▼M5

a) avoir passé avec succès une vérification renforcée des antécédents conformément au point 11.1.3;

▼B

b) compétences en matière de techniques pédagogiques;

c) connaissance de l'environnement de travail dans le domaine concerné de la sûreté aérienne;

d) compétences concernant les éléments de sûreté à enseigner.

La certification doit au moins s'appliquer aux instructeurs agréés pour dispenser la formation définie aux points 11.2.3.1 à 11.2.3.5, au point 11.2.4 (sauf s'il s'agit de la formation de superviseurs qui supervisent exclusivement des personnes visées aux points 11.2.3.6 à 11.2.3.10) et au point 11.2.5.

▼M2

Les instructeurs doivent être soumis à une recertification au moins tous les cinq ans.

▼B

11.5.2. Les instructeurs doivent être régulièrement formés ou informés concernant les évolutions dans les domaines pertinents.

11.5.3. L'autorité compétente doit maintenir à jour les listes des instructeurs exerçant leurs activités dans l'État membre ou doit avoir accès à ces listes.

11.5.4. Lorsque l'autorité compétente n'est plus convaincue que la formation dispensée par un instructeur permet de former des personnes possédant les compétences appropriées, ou lorsque l'instructeur échoue à la vérification de ses antécédents, elle doit retirer l'agrément pour le cours en question ou veiller à ce que l'instructeur soit suspendu ou retiré de la liste des instructeurs, selon le cas. Lorsqu'elle prend cette mesure, l'autorité compétente doit également préciser comment l'instructeur peut demander une levée de la suspension, être réinscrit sur la liste des instructeurs ou faire rétablir l'agrément du cours.

11.5.5. Toute compétence acquise par un instructeur dans un État membre afin de satisfaire aux exigences au titre du présent chapitre doit être reconnue dans un autre État membre.

11.6. VALIDATION DE SÛRETÉ AÉRIENNE DE L'UNION EUROPÉENNE

11.6.1. La validation de sûreté aérienne de l'Union européenne est une procédure normalisée, documentée, impartiale et objective destinée à recueillir et évaluer les éléments d'information nécessaires pour établir le niveau de conformité de l'entité validée avec les exigences énoncées dans le règlement (CE) n° 300/2008 et ses actes d'exécution.

11.6.2. **Validation de sûreté aérienne de l'Union européenne**

La validation de sûreté aérienne de l'Union européenne:

a) peut être une condition pour obtenir ou maintenir un statut juridique en vertu du règlement (CE) n° 300/2008 et de ses actes d'exécution;

▼B

b) peut être effectuée par une autorité compétente ou un validateur agréé en tant que validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne ou un validateur reconnu comme équivalent, conformément aux dispositions du présent chapitre;

c) doit évaluer les mesures de sûreté appliquées sous la responsabilité de l'entité validée ou les parties de ces mesures pour lesquelles l'entité demande la validation. Elle doit comporter au minimum:

(1) une évaluation des documents pertinents concernant la sûreté, y compris le programme de sûreté de l'entité validée ou équivalent; et

(2) une vérification de la mise en œuvre de mesures de sûreté aérienne, dont une vérification sur place des opérations concernées de l'entité validée, sauf indication contraire;

d) elle doit être reconnue par tous les États membres.

11.6.3. **Conditions d'agrément des validateurs de sûreté aérienne de l'Union européenne**

11.6.3.1. Les États membres doivent agréer les validateurs de sûreté aérienne de l'Union européenne sur la base de leurs capacités d'évaluation de la conformité, qui doivent comprendre les éléments suivants:

a) indépendance par rapport à l'entité validée, sauf indication contraire; et

b) compétences appropriées du personnel pour les éléments de sûreté à valider et méthodes utilisées pour maintenir ces compétences au niveau visé au point 11.6.3.5; et

c) fonctionnalité et pertinence des procédures de validation.

11.6.3.2. Le cas échéant, l'agrément doit tenir compte des certificats d'accréditation obtenus sur la base des normes harmonisées pertinentes, notamment EN-ISO/IEC 17020, au lieu de réévaluer les capacités d'évaluation de la conformité.

11.6.3.3. Le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne peut être une personne physique ou morale.

11.6.3.4. L'organisme national d'accréditation établi conformément au règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil ([1]) peut être habilité à accréditer les capacités d'évaluation de la conformité des personnes morales pour assurer la validation de sûreté aérienne de l'Union européenne, adopter des mesures administratives en la matière et mener à bien la surveillance des activités de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne.

11.6.3.5. Toute personne physique procédant à une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne doit posséder des compétences et une expérience appropriées, et satisfaire à toutes les exigences suivantes:

▼M5

a) avoir fait l'objet d'une vérification renforcée des antécédents conformément au point 11.1.3;

([1]) Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30).

▼B

b) effectuer la validation de sûreté aérienne de l'Union européenne d'une manière impartiale et objective, comprendre la portée de son indépendance et appliquer des méthodes visant à éviter les conflits d'intérêts avec l'entité validée;

c) posséder des connaissances théoriques et une expérience pratique suffisantes dans le domaine du contrôle de la qualité ainsi que les compétences et qualités personnelles respectivement nécessaires à la collecte, à l'enregistrement et à l'évaluation des constatations sur la base d'une liste de contrôle, notamment en ce qui concerne:

(1) les principes, procédures et techniques de contrôle de la conformité;

(2) les facteurs influant sur les performances humaines et la surveillance;

(3) leur rôle et les pouvoirs du validateur, y compris en matière de conflit d'intérêts;

d) apporter la preuve qu'il possède des compétences suffisantes en justifiant d'une formation et/ou d'une expérience professionnelle minimale dans les domaines suivants:

(1) principes généraux de l'Union en matière de sûreté aérienne et normes de sûreté aérienne de l'OACI;

(2) normes spécifiques liées à l'activité validée et modalités de leur application aux opérations;

(3) technologies et techniques de sûreté pertinentes pour la procédure de validation;

e) suivre une formation périodique à une fréquence suffisante pour conserver leurs compétences initiales et en acquérir de nouvelles en fonction des évolutions dans le domaine de la sûreté aérienne.

11.6.3.6. L'autorité compétente doit dispenser elle-même la formation des validateurs de sûreté aérienne de l'Union européenne ou approuver et maintenir à jour une liste de cours appropriés de formation à la sûreté. ►M12 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. ◄

11.6.3.7. Les États membres peuvent limiter l'agrément d'un validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne aux activités de validation effectuées exclusivement sur le territoire de l'État membre concerné au nom de l'autorité compétente de cet État membre. En pareil cas, les exigences du point 11.6.4.2 ne s'appliquent pas.

▼M12

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.

▼M7

11.6.3.9. À compter de la date du retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne au titre de l'article 50 du TUE, les dispositions suivantes s'appliquent aux validateurs de sûreté aérienne de l'Union européenne agréés par cet État membre pour procéder à des validations en ce qui concerne les transporteurs aériens, les exploitants et les entités sollicitant une désignation comme ACC3, RA3 et KC3 respectivement:

▼M7

a) ils ne sont plus reconnus dans l'Union;

b) les validations de sûreté aérienne de l'Union européenne effectuées avant la date du retrait du Royaume-Uni de l'Union, y compris les rapports de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne émis avant cette date, restent valables aux fins de la désignation des transporteurs aériens, des exploitants et des entités qu'ils ont validés.

11.6.3.10. Les personnes et entités mentionnées au point précédent peuvent solliciter de l'autorité compétente d'un État membre l'agrément en qualité de validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne. L'État membre d'agrément:

a) obtient de l'autorité compétente du Royaume-Uni les documents nécessaires sur la base desquels la personne physique ou morale avait été agréée en qualité de validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne;

b) vérifie que le candidat satisfait aux exigences de l'Union énoncées dans le présent chapitre. Dans l'affirmative, l'autorité compétente peut agréer la personne ou l'entité en qualité de validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne pour une période ne dépassant pas celle de l'agrément qui avait été accordé par l'autorité compétente du Royaume-Uni;

c) informe rapidement la Commission, qui veillera à ce que le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne soit répertorié dans la base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement.

▼M12

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.

▼B

11.6.4. **Reconnaissance et suspension des validateurs de sûreté aérienne de l'Union européenne**

▼M12

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;

▼M13

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 pays tiers ou l'organisation internationale accorde des possibilités réciproques aux validateurs de sûreté aérienne de l'Union européenne dans le cadre de son régime.

▼M12

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.

▼B

11.6.4.2. Les validateurs de sûreté aérienne de l'Union européenne agréés doivent être reconnus par tous les États membres.

▼M2

11.6.4.3. Lorsqu'un État membre n'est plus convaincu qu'un validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne satisfait aux exigences visées aux points 11.6.3.1 ou 11.6.3.5, il doit retirer son agrément et le retirer de la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement», ou informer l'autorité compétente qui l'a agréé, en exposant les motifs de ses préoccupations.

▼B

11.6.4.4. Les associations sectorielles, et les entités qui en relèvent, gérant des programmes d'assurance qualité peuvent être agréées comme validateurs de sûreté aérienne de l'Union européenne, à condition que ces programmes comprennent des mesures équivalentes permettant d'assurer une validation impartiale et objective. La reconnaissance doit être faite par coopération des autorités compétentes de deux États membres au moins.

11.6.4.5. La Commission peut reconnaître les activités de validation menées par des autorités ou des validateurs de sûreté aérienne sous la juridiction et avec la reconnaissance d'un pays tiers ou d'une organisation internationale, si elle peut établir leur équivalence avec la validation de sûreté aérienne de l'Union européenne. Une liste de ces activités doit être conservée dans l'appendice 6-Fiii.

11.6.5. **Rapport de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne («rapport de validation»)**

11.6.5.1. Le rapport de validation doit formaliser la validation de sûreté aérienne de l'Union européenne et doit comporter au minimum:

a) une liste de contrôle remplie, signée par le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne et accompagnée, le cas échéant, des observations dûment détaillées de l'entité validée; et

b) une déclaration d'engagements signée par l'entité validée; et

c) une déclaration signée par la personne effectuant la validation de sûreté aérienne de l'Union européenne attestant son indépendance vis-à-vis de l'entité validée.

11.6.5.2. Le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne doit établir le niveau de conformité aux objectifs figurant sur la liste de contrôle et consigner ces constatations dans le volet correspondant de la liste de contrôle.

11.6.5.3. Une déclaration d'engagement doit attester l'engagement pris par l'entité validée de poursuivre ses opérations selon les normes validées retenues.

11.6.5.4. L'entité validée peut marquer par une déclaration son accord ou son désaccord sur le niveau de conformité constaté par le rapport de validation. Cette déclaration doit faire partie intégrante du rapport de validation.

11.6.5.5. La numérotation des pages, la date de la validation de sûreté aérienne de l'Union européenne et les paraphes apposés sur chaque page par le validateur et par l'entité validée feront foi de l'intégrité du rapport de validation. ►M5 L'apposition de paraphes manuels sur chaque page peut être remplacée par la signature électronique de l'ensemble du document. ◄

▼M12

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.

▼M12

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.

▼B

11.7. RECONNAISSANCE MUTUELLE DE LA FORMATION

11.7.1. Toute compétence acquise par une personne afin de satisfaire aux exigences du règlement (CE) n° 300/2008 et de ses actes d'exécution dans un État membre doit être reconnue dans un autre État membre.

▼M2

APPENDICE 11-A

DÉCLARATION RELATIVE À L'INDÉPENDANCE DU VALIDATEUR DE SÛRETÉ AÉRIENNE DE L'UNION EUROPÉENNE

a) Je confirme avoir établi le degré de conformité de l'entité validée de manière impartiale et objective.

b) Je confirme ne pas être employé par l'entité validée et n'avoir pas été employé par elle au cours des deux dernières années.

c) Je confirme ne pas avoir d'intérêt direct ou indirect, économique ou autre, dans les résultats de l'activité de validation, l'entité validée ou ses affiliés.

d) Je confirme n'avoir aucune relation d'affaires, notamment en matière de formation et de services de conseil, autre que la procédure de validation, et n'avoir pas eu de telles relations au cours des douze derniers mois avec l'entité validée dans des domaines liés à la sûreté aérienne.

e) Je confirme que le rapport de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne repose sur une étude approfondie de la documentation pertinente en matière de sûreté, portant sur les éléments suivants:

— le programme de sûreté ou équivalent des entités validées, et

— une vérification sur place de sa mise en œuvre.

f) Je confirme que le rapport de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne repose sur une évaluation de tous les points intéressant la sûreté sur lesquels le validateur est tenu de rendre un avis sur la base de la liste de contrôle de l'Union européenne.

g) Je confirme avoir appliqué une méthode permettant de produire des rapports de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne distincts pour chaque entité validée et garantissant l'objectivité et l'impartialité de l'étude documentaire et de l'évaluation, lorsque plusieurs entités sont validées conjointement.

▼M2

h) Je confirme n'avoir accepté aucun avantage financier ou autre, si ce n'est une rémunération raisonnable pour la validation et un remboursement des frais de voyage et d'hébergement.

J'assume l'entière responsabilité du rapport de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne.

Nom de l'entité validée:

Nom du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne:

Date:

Signature:

▼B

12. ÉQUIPEMENTS DE SÛRETÉ

▼M10

12.0. DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET AGRÉMENT DES ÉQUIPEMENTS DE SÛRETÉ

12.0.1. **Dispositions générales**

12.0.1.1. L'autorité, l'exploitant ou l'entité qui utilise des équipements pour la mise en œuvre de mesures dont il est responsable conformément au programme national de sûreté de l'aviation civile visé à l'article 10 du règlement (CE) n° 300/2008, doit garantir que les équipements satisfont aux normes énoncées dans le présent chapitre.

Les informations contenues dans le présent chapitre et classifiées conformément à la décision (UE, Euratom) 2015/444 ([1]) doivent être mises à la disposition des fabricants par l'autorité compétente sur la base du «besoin d'en connaître».

12.0.1.2. Chaque équipement de sûreté doit faire l'objet d'essais systématiques.

12.0.1.3. Les fabricants de l'équipement doivent fournir un concept d'opération, conformément auquel l'équipement doit être évalué et utilisé.

12.0.1.4. Lorsque plusieurs équipements de sûreté sont associés, chacun d'entre eux doit satisfaire aux spécifications définies et respecter les normes énoncées dans le présent chapitre, tant séparément qu'en association en système.

12.0.1.5. Les équipements doivent être placés, installés et entretenus conformément aux exigences des fabricants d'équipements.

12.0.2. **Agrément des équipements de sûreté**

▼M12

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).

([1]) Décision (UE, Euratom) 2015/444 de la Commission du 13 mars 2015 concernant les règles de sécurité aux fins de la protection des informations classifiées de l'Union européenne (JO L 72 du 17.3.2015, p. 53).

▼M10

12.0.2.2. La Commission doit agréer les équipements de sûreté énumérés au point 12.0.2.1 et leur accorder le marquage «Estampille UE».

▼M12

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.

▼M10

12.0.2.4. La Commission ne peut accorder un marquage «Estampille UE» aux équipements de sûreté qu'après réception des rapports relatifs aux essais réalisés sur les équipements concernés ou des rapports de niveau 2 établis par le processus commun d'évaluation de la Conférence européenne de l'aviation civile.

La Commission peut demander des informations supplémentaires sur les rapports d'essais.

12.0.2.5. La Commission peut accorder un marquage «Estampille UE» aux équipements de sûreté confirmés par le processus commun d'évaluation de la Conférence européenne de l'aviation civile. Ces équipements doivent être automatiquement admissibles au marquage «Estampille UE» et se voir accorder un statut «Estampille UE en attente» à titre temporaire en attendant leur agrément définitif.

L'installation et l'utilisation des équipements de sûreté ayant un statut «Estampille UE en attente» doivent être autorisées.

12.0.3. **Marquage «Estampille UE» et base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement — équipements de sûreté**

12.0.3.1. Les équipements de sûreté énumérés au point 12.0.2.1 pour lesquels un marquage «Estampille UE» a été accordé doivent être inscrits dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement — équipements de sûreté».

12.0.3.2. Le marquage «Estampille UE» doit être apposé par les fabricants sur les équipements de sûreté agréés par la Commission et doit être visible sur une face.

12.0.3.3. Les équipements porteurs du marquage «Estampille UE» doivent être installés avec des versions du matériel et des logiciels correspondant à la description introduite dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement - équipements de sûreté».

12.0.3.4. Sans préjudice des points 12.0.4 et 12.0.5, les équipements de sûreté porteurs du marquage «Estampille UE» bénéficient d'une reconnaissance mutuelle et doivent être reconnus en vue de leur disponibilité, de leur déploiement et de leur utilisation dans tous les États membres.

12.0.3.5. La Commission doit gérer la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement — équipements de sûreté».

12.0.3.6. Une inscription dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement — équipements de sûreté» doit contenir les informations suivantes:

a) un identifiant alphanumérique unique;

b) le nom du fabricant;

c) la dénomination;

d) la configuration détaillée comprenant au moins:

i) la version du matériel;

ii) l'algorithme de détection;

iii) si nécessaire, la version du logiciel système;

iv) si nécessaire, la version du matériel auxiliaire; et

v) si nécessaire, la version du concept d'opération;

▼M10

e) la norme obtenue;

f) le statut de l'équipement, en indiquant l'une des mentions suivantes:

i) «Estampille UE»;

ii) «Estampille UE en attente»;

iii) «Estampille UE suspendue»;

iv) «Estampille UE retirée»;

v) «Estampille UE obsolète»;

g) la date de délivrance du statut de l'équipement.

12.0.4. **Suspension et retrait du marquage «Estampille UE»**

12.0.4.1. La Commission peut, à la demande des États membres ou de sa propre initiative, suspendre le marquage «Estampille UE» et le statut «Estampille UE en attente» des équipements de sûreté sans notification préalable lorsqu'elle reçoit des informations indiquant que les équipements concernés ne satisfont pas à la norme pour laquelle ils ont été agréés. Ce faisant, la Commission met à jour la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement — équipements de sûreté» en conséquence.

12.0.4.2. Les équipements de sûreté dont le marquage «Estampille UE» ou le statut «Estampille UE en attente» a été suspendu ne peuvent plus être déployés et les équipements déjà installés doivent être exploités en appliquant des mesures compensatoires, le cas échéant.

12.0.4.3. La Commission peut, à la demande des États membres ou de sa propre initiative, retirer le marquage «Estampille UE» ou le statut «Estampille UE en attente» des équipements de sûreté lorsqu'elle n'est plus convaincue que les équipements de sûreté concernés satisfont à la norme pour laquelle ils ont été agréés.

12.0.4.4. Les équipements de sûreté dont le marquage «Estampille UE» ou le statut «Estampille UE en attente» a été retiré ou est devenu obsolète ne peuvent plus être exploités à compter de la date de délivrance du statut de l'équipement inscrite dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement — équipements de sûreté».

12.0.4.5. La Commission peut rétablir le marquage «Estampille UE» ou le statut «Estampille UE en attente» lorsqu'elle reçoit des informations selon lesquelles les équipements satisfont à nouveau à la norme pour laquelle ils ont été agréés.

12.0.5. **Mesures plus strictes appliquées aux équipements de sûreté et agrément au niveau national**

12.0.5.1. Les États membres peuvent, par dérogation au principe de reconnaissance mutuelle, appliquer des mesures plus strictes aux équipements de sûreté. Ils doivent notifier à la Commission ces mesures, leurs agréments des équipements de sûreté et les mesures prises pour s'assurer que les équipements de sûreté qu'ils agréent satisfont aux normes énoncées dans le présent chapitre.

12.0.5.2. Les États membres peuvent, par dérogation au principe de reconnaissance mutuelle, appliquer leur propre mécanisme national d'agrément des équipements de sûreté. Ils doivent notifier à la Commission ce mécanisme, leurs agréments des équipements et les mesures supplémentaires prises pour s'assurer que les équipements de sûreté satisfont aux normes énoncées dans le présent chapitre.

▼M12

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.

▼B

12.1. PORTIQUES DE DÉTECTION DE MÉTAUX (WTMD)

12.1.1. **Principes généraux**

12.1.1.1. Les portiques de détection des métaux (WTMD) doivent être capables de détecter et de signaler par une alarme au moins des objets métalliques spécifiés, tant isolés qu'associés à d'autres objets.

12.1.1.2. La détection par les portiques de détection des métaux doit être indépendante de l'emplacement et de l'orientation de l'objet métallique.

12.1.1.3. Les portiques de détection des métaux doivent être solidement fixés à une base stable.

12.1.1.4. Les portiques de détection des métaux doivent comporter un voyant indiquant que l'équipement est en fonction.

12.1.1.5. Les moyens permettant de régler les paramètres de détection des portiques de détection des métaux doivent être protégés et accessibles aux seules personnes autorisées.

12.1.1.6. Lorsqu'ils détectent un objet métallique dans les conditions visées au point 12.1.1.1, les portiques de détection des métaux doivent émettre à la fois une alarme visuelle et une alarme sonore. Les deux types d'alarme doivent être perceptibles à une distance de deux mètres.

12.1.1.7. L'alarme visuelle doit donner une indication de l'intensité du signal détecté par le portique de détection des métaux.

▼M5

_____

▼B

12.1.2. **Normes applicables aux portiques de détection des métaux**

12.1.2.1. Deux normes sont applicables aux portiques de détection des métaux. Les dispositions détaillées concernant ces normes sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

12.1.2.2. Tous les portiques de détection des métaux utilisés exclusivement pour l'inspection/filtrage des personnes autres que les passagers doivent satisfaire au minimum à la norme 1.

12.1.2.3. Tous les portiques de détection des métaux utilisés pour l'inspection/filtrage des passagers doivent satisfaire à la norme 2.

12.1.3. **Exigences supplémentaires applicables aux portiques de détection des métaux**

Tous les portiques de détection des métaux dont le contrat d'installation est passé après le 5 janvier 2007 doivent être capables:

a) de produire un signal sonore et/ou visuel lorsqu'on atteint un pourcentage de personnes franchissant le portique de détection des métaux sans déclencher d'alarme dans les conditions visées au point 12.1.1.1. Il doit être possible de fixer ce pourcentage; et

b) de compter le nombre de personnes inspectées à l'exclusion de celles qui franchissent le portique de détection des métaux en sens inverse; et

c) de compter le nombre d'alarmes; et

d) de calculer le nombre d'alarmes en pourcentage du nombre de personnes inspectées.

12.1.4. **Exigences supplémentaires applicables aux portiques de détection de métaux (WTMD) utilisés en combinaison avec des détecteurs de métaux pour chaussures (SMD)**

12.1.4.1. Tous les portiques de détection de métaux utilisés en combinaison avec des détecteurs de métaux pour chaussures doivent être capables de détecter et de signaler par une indication visuelle au moins des objets métalliques spécifiés, tant isolés qu'associés à d'autres objets; cela doit correspondre à la hauteur à laquelle cet objet ou ces objets se trouvent sur la personne qui franchit le portique. Il en est ainsi quels que soient le type et le nombre d'articles et leur orientation.

▼B

12.1.4.2. Tous les portiques de détection de métaux dont des équipements utilisés en combinaison avec des détecteurs de métaux pour chaussures doivent être capables de détecter et de signaler toutes les alarmes générées par des objets métalliques se trouvant sur une personne dans au moins deux zones. La première zone doit correspond au bas de la cuisse de la personne et se situer entre le sol et une hauteur de maximum 35 cm au-dessus du sol. Toutes les autres zones doivent se situer au-dessus de la première zone.

12.2. DÉTECTEURS DE MÉTAUX PORTATIFS (HHMD)

12.2.1. Les détecteurs de métaux portatifs doivent être capables de détecter les objets en métal ferreux et non ferreux. La détection et l'indication de l'emplacement du métal détecté doivent être signalées au moyen d'une alarme.

12.2.2. Les moyens permettant de régler les paramètres de détection des détecteurs de métaux portatifs doivent être protégés et accessibles aux seules personnes autorisées.

12.2.3. Les détecteurs de métaux portatifs doivent émettre une alarme sonore lorsqu'ils détectent un objet métallique. Cette alarme doit être perceptible à une distance d'un mètre.

12.2.4. Le fonctionnement des détecteurs de métaux portatifs ne doit pas être affecté par les sources d'interférences.

12.2.5. Les détecteurs de métaux portatifs doivent comporter un voyant indiquant que l'équipement est en fonction.

12.3. ÉQUIPEMENTS D'IMAGERIE RADIOSCOPIQUE

Les équipements d'imagerie radioscopique doivent satisfaire aux exigences détaillées fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

▼M13

12.3.1. Tous les équipements installés à partir du 1er janvier 2023 au plus tard, destinés à être utilisés dans l'Union 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.

▼B

12.4. ÉQUIPEMENT DE DÉTECTION D'EXPLOSIFS (EDS)

12.4.1. **Principes généraux**

12.4.1.1. Les équipements de détection d'explosifs doivent pouvoir détecter et signaler par une alarme la présence de quantités individuelles spécifiées ou supérieures de matière explosive contenue dans un bagage ou dans un autre contenant.

12.4.1.2. La détection ne doit pas dépendre de la taille, de la position ou de l'orientation de la matière explosive.

▼B

12.4.1.3. L'équipement de détection d'explosifs doit émettre une alarme dans les cas suivants:

— lorsqu'il détecte une matière explosive,

— lorsqu'il détecte la présence d'un objet qui empêche de détecter la matière explosive,

— lorsque le contenu d'un sac ou d'un autre contenant est trop dense pour être analysé.

▼M12

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

▼M13

En outre, l'autorité compétente peut autoriser l'utilisation des EDS conformes à la norme 2 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 jusqu'au 1er septembre 2022 au plus tard.

▼M12

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.

▼M12

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.

▼B

12.4.3. **Critères relatifs à la qualité de l'image des équipements de détection d'explosifs**

La qualité de l'image des équipements de détection d'explosifs doit satisfaire aux exigences détaillées fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

12.5. PROJECTION D'IMAGES DE MENACES (TIP)

12.5.1. **Principes généraux**

12.5.1.1. Le système de projection d'images de menaces (TIP) doit être capable de projeter des images de menace combinées (CTI) ou des images de menace fictives (FTI).

Les images CTI sont des images radioscopiques de bagages ou autres contenants qui contiennent des articles de menace.

Les images FTI sont des images radioscopiques d'articles de menace qui sont projetées dans des images radioscopiques de bagages ou autres contenants en cours d'inspection/filtrage.

Les articles de menace doivent apparaître dans l'image radioscopique des bagages et autres contenants en étant répartis de manière égale et sans se trouver à un endroit fixe.

Il doit être possible de fixer le pourcentage d'images CTI et d'images FTI à projeter.

En cas de projection d'images CTI:

a) le concept d'opération doit assurer que l'opérateur ne peut pas voir les bagages ou autres contenants qui sont introduits dans l'équipement d'imagerie radioscopique ou dans l'équipement de détection d'explosifs et ne peut pas déterminer si une image CTI est ou pourrait être projetée à son intention; et

b) le système TIP et la taille de la bibliothèque doivent raisonnablement garantir qu'une même image CTI n'est pas présentée une nouvelle fois à un même opérateur dans les douze mois qui suivent.

▼M5

Lorsque le logiciel TIP projetant des images CTI est utilisé sur un équipement de détection d'explosifs (EDS) utilisé exclusivement pour l'inspection/filtrage des bagages de soute, l'exigence prévue au point b) ne s'applique qu'à partir du 1er septembre 2020.

▼B

12.5.1.2. Le système TIP ne doit pas altérer les performances ni le fonctionnement normal de l'équipement radioscopique ou de l'équipement de détection d'explosifs.

Tant qu'aucun message ne s'affiche conformément au point 12.5.2.2., l'opérateur ne doit recevoir aucune indication l'informant qu'une image CTI ou FTI est sur le point d'être projetée ou a été projetée.

12.5.1.3. Les moyens permettant de gérer le système TIP doivent être protégés et accessibles aux seules personnes autorisées.

12.5.1.4. Un administrateur TIP doit être chargé de gérer la configuration du système TIP.

12.5.1.5. L'autorité compétente doit régulièrement s'assurer de la mise en œuvre correcte des systèmes TIP et veiller à ce qu'ils soient correctement configurés, en vérifiant notamment que la projection d'images CTI et FTI est réaliste et pertinente lors de l'utilisation, à ce qu'ils soient conformes aux exigences et à ce qu'ils comprennent des bibliothèques d'images actualisées.

▼B

12.5.2. **Composition d'un système TIP**

12.5.2.1. Un système TIP doit comporter au moins les éléments suivants:

a) une bibliothèque d'images CTI ou FTI; et

b) un dispositif permettant d'afficher les messages et de les acquitter; et

c) un dispositif permettant d'enregistrer et de présenter les résultats des réactions de chacun des opérateurs.

12.5.2.2. Le système TIP doit afficher un message destiné à l'opérateur dans chacun des cas suivants:

a) lorsque l'opérateur a réagi alors qu'une image CTI ou FTI était projetée;

b) lorsque l'opérateur n'a pas réagi alors qu'une image CTI ou FTI était projetée;

c) lorsque l'opérateur a réagi alors qu'aucune image CTI ou FTI n'était projetée;

d) lorsqu'une tentative de projection d'une image CTI ou FTI a échoué et était visible pour l'opérateur.

Le message doit s'afficher de manière à ne pas masquer l'image du bagage ou du contenant auxquels il fait référence.

Le message doit rester affiché jusqu'à ce qu'il soit acquitté par l'opérateur. Dans les cas visés aux points a) et b), l'image CTI ou FTI doit être affichée simultanément au message.

12.5.2.3. L'accès à l'équipement pourvu d'un système TIP activé doit nécessiter l'utilisation d'un code d'identification unique de la part de l'opérateur.

12.5.2.4. Le système TIP doit être en mesure d'enregistrer les résultats des réactions de chaque opérateur pendant une période minimale de 12 mois et dans un format permettant l'établissement de rapports.

12.5.2.5. La composition du système TIP est également soumise aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

12.6. ÉQUIPEMENT DE DÉTECTION DE TRACES D'EXPLOSIFS (ETD)

12.6.1. L'équipement de détection de traces d'explosifs doit pouvoir collecter et analyser des traces de particules ou de vapeur présentes sur des surfaces contaminées ou dans le contenu de bagages ou d'autres contenants et signaler par une alarme la présence d'explosifs. Aux fins de l'inspection/filtrage, il doit satisfaire à toutes les exigences suivantes:

a) les consommables ne doivent pas être utilisés au-delà des recommandations du fabricant ou si la performance du consommable est altérée par l'usure;

b) l'équipement de détection de traces d'explosifs doit être utilisé uniquement dans un environnement pour lequel l'équipement a été approuvé en vue de son utilisation.

Les équipements de détection de traces d'explosifs utilisant le prélèvement de particules et de vapeur doivent satisfaire à des normes. Les dispositions détaillées concernant ces normes sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

12.6.2. La norme pour les équipements de détection de traces d'explosifs utilisant le prélèvement de particules doit s'appliquer aux équipements de détection de traces d'explosifs déployés à partir du 1er septembre 2014.

▼M11

12.6.3. L'autorité compétente peut autoriser l'utilisation, jusqu'au 1er juillet 2021 au plus tard, d'équipements de détection de traces d'explosifs non certifiés conformes à l'appendice 12-L qui ont été déployés avant le 1er juillet 2014 et qui utilisent le prélèvement de particules.

▼B

12.7. ÉQUIPEMENT D'INSPECTION/FILTRAGE DES LIQUIDES, AÉROSOLS ET GELS (LAG)

12.7.1. **Principes généraux**

12.7.1.1. Un équipement de détection d'explosifs liquides (LEDS) doit être capable de détecter et signaler par une alarme la présence de quantités individuelles spécifiées ou supérieures de matières dangereuses dans des LAG.

▼M2

12.7.1.2. L'équipement doit être utilisé de façon à garantir que le conteneur est placé et orienté d'une manière qui assure la pleine utilisation de la capacité de détection.

12.7.1.3. L'équipement doit donner un signal d'alarme dans les cas suivants:

a) lorsqu'il détecte une matière dangereuse;

b) lorsqu'il détecte la présence d'un objet qui empêche de détecter d'éventuelles matières dangereuses;

c) lorsqu'il ne peut déterminer si le LAG observé est inoffensif ou non;

d) lorsque le contenu du sac inspecté est trop dense pour être analysé.

_____

▼B

12.7.2. **Normes applicables aux équipements de détection d'explosifs liquides (LEDS)**

12.7.2.1. Les équipements de détection d'explosifs liquides doivent satisfaire à trois normes. Les dispositions détaillées concernant ces normes sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

▼M2

12.7.2.2. Tous les équipements de détection d'explosifs liquides doivent satisfaire à la norme 2.

_____

▼B

12.7.3. **Agrément des équipements d'inspection/filtrage des LAG**

Les équipements agréés par ou pour le compte de l'autorité compétente d'un État membre comme satisfaisant aux normes prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission doivent être reconnus par les autres États membres comme satisfaisant à ces normes. Les États membres doivent soumettre à la Commission le nom et, sur demande, d'autres informations pertinentes sur les organismes désignés pour agréer les équipements. La Commission doit transmettre aux autres États membres les informations concernant ces organismes.

12.8. MÉTHODES D'INSPECTION/FILTRAGE À L'AIDE DE NOUVELLES TECHNOLOGIES

12.8.1. Un État membre peut autoriser une méthode d'inspection/filtrage faisant appel à de nouvelles technologies autres que celles prévues dans le présent règlement, pour autant:

a) qu'elle soit utilisée afin d'évaluer une nouvelle méthode d'inspection/filtrage; et

b) qu'elle n'ait pas d'incidence négative sur le niveau général de sûreté atteint; et

c) que les personnes concernées, y compris les passagers, soient convenablement informées qu'un essai est en cours.

▼B

12.8.2. Avant la date prévue pour son introduction, l'État membre concerné doit communiquer par écrit à la Commission et aux autres États membres des informations concernant la nouvelle méthode d'inspection/filtrage qu'il compte autoriser, en joignant une étude portant sur la manière dont il garantit que l'application de la nouvelle méthode satisfera à l'exigence du point 12.8.1. b). La notification doit contenir également des informations détaillées sur le ou les sites où il est prévu d'utiliser la méthode d'inspection/filtrage et sur la période d'évaluation prévue.

12.8.3. Si la Commission répond positivement à l'État membre, ou si elle ne répond pas dans un délai de trois mois à compter de la réception de la demande écrite, l'État membre peut autoriser l'introduction de la méthode d'inspection/filtrage faisant appel à de nouvelles technologies.

Si la Commission n'est pas convaincue que la méthode d'inspection/filtrage proposée offre des garanties adéquates concernant le maintien du niveau général de sûreté aérienne dans l'Union, elle doit en informer l'État membre dans un délai de trois mois à compter de la réception de la notification visée au point 12.8.2, en exposant ses préoccupations. Dans ce cas, l'État membre concerné ne doit pas mettre en œuvre la méthode d'inspection/filtrage tant qu'elle ne donne pas satisfaction à la Commission.

12.8.4. La période d'évaluation maximale pour chaque méthode d'inspection/filtrage faisant appel à de nouvelles technologies doit être de dix-huit mois. La Commission peut prolonger cette période d'évaluation de douze mois au maximum, à condition que l'État membre concerné motive convenablement sa demande de prolongation.

12.8.5. À intervalles de six mois maximum pendant la période d'évaluation, l'autorité compétente de l'État membre concerné doit présenter à la Commission un rapport sur l'état d'avancement de l'évaluation. La Commission doit informer les autres États membres du contenu du rapport d'évaluation. En l'absence de rapport d'évaluation, la Commission peut demander que l'État membre suspende l'essai.

12.8.6. Si, sur la base d'un rapport, la Commission n'est pas convaincue que la méthode d'inspection/filtrage offre des garanties adéquates concernant le maintien du niveau général de sûreté aérienne dans l'Union, elle doit informer l'État membre que l'essai est suspendu jusqu'à ce que de telles garanties puissent être données.

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

12.9. CHIENS DÉTECTEURS D'EXPLOSIFS

12.9.1. **Principes généraux**

12.9.1.1. Un chien détecteur d'explosifs (CDE) doit être capable de détecter et de signaler la présence de quantités individuelles spécifiées ou supérieures de matière explosive.

12.9.1.2. La détection ne doit pas dépendre de la forme, de la position ou de l'orientation des matières explosives.

12.9.1.3. Un chien détecteur d'explosifs doit signaler, par une réaction passive, la détection de matières explosives figurant à l'appendice 12-D de la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

12.9.1.4. Un chien détecteur d'explosifs et son conducteur peuvent être utilisés pour l'inspection/filtrage après avoir été agréés individuellement et en binôme.

12.9.1.5. Un chien détecteur d'explosifs et son conducteur doivent suivre une formation initiale et une formation périodique pour garantir l'apprentissage et la continuité des compétences requises et, le cas échéant, l'acquisition de nouvelles compétences.

▼B

12.9.1.6. Pour être agréée, une équipe cynotechnique pour la détection des explosifs, composée d'un chien détecteur d'explosifs et d'un ou de plusieurs conducteurs, doit avoir terminé avec succès le programme de formation.

12.9.1.7. Une équipe cynotechnique pour la détection des explosifs doit être agréée par ou au nom de l'autorité compétente conformément aux appendices 12-E et 12-F de la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

12.9.1.8. Après l'agrément par l'autorité compétente, l'équipe cynotechnique pour la détection des explosifs peut être utilisée pour des vérifications de sûreté en utilisant la méthode de déambulation libre ou «free running» ou la méthode de détection à distance d'odeurs d'explosifs.

12.9.2. **Normes applicables aux chiens détecteurs d'explosifs**

12.9.2.1. Les exigences de performances relatives aux chiens détecteurs d'explosifs sont définies dans l'appendice 12-D de la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

12.9.2.2. Une équipe cynotechnique pour la détection des explosifs utilisée pour l'inspection/filtrage des personnes, des bagages de cabine, des objets transportés par des personnes autres que les passagers, des véhicules, des aéronefs, des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports, ainsi que des zones de sûreté à accès réglementé d'un aéroport doit satisfaire à la norme 1 en matière de détection.

12.9.2.3. Une équipe cynotechnique pour la détection des explosifs utilisée pour l'inspection/filtrage des bagages de soute, du courrier des transporteurs aériens, du matériel des transporteurs aériens, du fret et du courrier doit satisfaire à la norme 2 en matière de détection.

12.9.2.4. Une équipe cynotechnique pour la détection des explosifs agréée pour la détection de matières explosives selon la méthode de détection à distance d'odeurs d'explosifs peut être utilisée uniquement pour l'inspection/filtrage de fret et pour aucun des autres domaines relevant de la norme 2.

▼M2

12.9.2.5. Un chien détecteur d'explosifs utilisé pour la détection de matières explosives doit être pourvu des moyens appropriés pour une identification unique du chien détecteur d'explosifs.

▼B

12.9.2.6. Au cours des opérations de détection d'explosifs, un chien détecteur d'explosifs doit toujours être accompagné par le conducteur habilité à travailler avec ce chien détecteur d'explosifs.

12.9.2.7. Un chien détecteur d'explosifs agréé pour la méthode de détection des explosifs selon la méthode de la déambulation libre ou «free running» ne doit avoir qu'un seul conducteur. Un conducteur peut être habilité à conduire deux chiens détecteurs d'explosifs au maximum.

12.9.2.8. Un chien détecteur d'explosifs agréé pour la méthode de détection à distance d'explosifs ne doit pas avoir plus de deux conducteurs par chien détecteur d'explosifs.

12.9.3. **Exigences de formation**

Obligations générales en matière de formation

12.9.3.1. La formation d'une équipe cynotechnique pour la détection des explosifs doit comprendre une formation théorique, une formation pratique et une formation sur le lieu de travail.

12.9.3.2. Le contenu des cours de formation doit être déterminé ou approuvé par l'autorité compétente.

12.9.3.3. La formation doit être donnée par l'autorité compétente ou en son nom en faisant appel à des instructeurs qualifiés conformément au point 11.5.

12.9.3.4. Les chiens qui sont entraînés pour la détection des explosifs doivent être utilisés uniquement dans ce but.

12.9.3.5. Pendant la formation, des outils d'aide à l'apprentissage représentant des matières explosives doivent être utilisés.

12.9.3.6. Toute personne manipulant des outils d'aide à l'apprentissage doit suivre une formation afin d'éviter la contamination.

▼B

Formation initiale des équipes cynotechniques pour la détection d'explosifs

12.9.3.7. Une équipe cynotechnique pour la détection des explosifs doit suivre une formation initiale conformément aux exigences fixées au point 12.9.3 de la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

12.9.3.8. La formation initiale d'une équipe cynotechnique pour la détection des explosifs doit comprendre des exercices pratiques dans l'environnement dans lequel elle sera amenée à travailler.

Formation périodique des équipes cynotechniques pour la détection des explosifs

12.9.3.9. Le chien détecteur d'explosifs et le conducteur doivent satisfaire aux exigences de formation continue, individuellement et en binôme.

12.9.3.10. La formation périodique doit maintenir les compétences existantes au niveau exigé lors de la formation initiale ainsi que les compétences acquises conformément à l'évolution du domaine de la sûreté.

12.9.3.11. La formation périodique d'une équipe cynotechnique pour la détection des explosifs doit avoir lieu au moins toutes les six semaines. La durée minimale de la formation périodique ne doit pas être inférieure à quatre heures par période de six semaines.

12.9.3.12. Le point 11 ne s'applique pas dans le cas d'un chien détecteur d'explosifs qui suit, au moins une fois par semaine, un entraînement à la reconnaissance de toutes les matières énumérées à l'appendice 12-D de la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

Dossiers de formation des équipes cynotechniques pour la détection des explosifs

12.9.3.13. Les dossiers relatifs à la formation initiale et à la formation périodique du chien détecteur d'explosifs et de son conducteur doivent être conservés au moins pendant la durée de leur contrat de travail et ils doivent être mis à la disposition de l'autorité compétente sur demande.

Formation en conditions réelles des équipes cynotechniques pour la détection des explosifs

12.9.3.14. Lorsque l'utilisation de chiens détecteurs d'explosifs est déployée pour des opérations d'inspection/filtrage, le chien détecteur d'explosifs doit participer à des formations en conditions réelles pour garantir qu'il atteint le niveau de performance prévu à l'appendice 12-D de la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

12.9.3.15. La formation en conditions réelles doit se faire de manière aléatoire et continue pendant la période de déploiement et doit évaluer les performances de détection du chien détecteur d'explosifs en utilisant des outils d'aide à l'apprentissage agréés.

12.9.4. **Procédures d'agrément**

12.9.4.1. La procédure d'agrément doit assurer que toutes les compétences suivantes sont mesurées:

a) capacité du chien détecteur d'explosifs à atteindre le niveau de performances de détection prévu à l'appendice 12-D de la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission;

b) capacité du chien détecteur d'explosifs à indiquer par une réaction passive la présence de matières explosives;

c) capacité du chien détecteur d'explosifs et de son (ses) conducteur(s) à travailler efficacement en binôme;

d) capacité du conducteur à guider correctement le chien détecteur d'explosifs, à interpréter et à répondre de manière appropriée aux réactions du chien détecteur d'explosifs en présence d'une matière explosive.

12.9.4.2. La procédure d'agrément doit reproduire les différents environnements de travail dans lesquels l'équipe cynotechnique pour la détection des explosifs doit travailler.

12.9.4.3. L'équipe cynotechnique pour la détection des explosifs doit avoir suivi avec succès la formation pour chaque environnement de travail nécessitant un agrément.

12.9.4.4. Les procédures d'agrément doivent se dérouler conformément aux appendices 12-E et 12-F de la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

▼B

12.9.4.5. La validité de chaque période d'agrément ne doit pas être supérieure à douze mois.

12.9.5. **Contrôle qualité**

12.9.5.1. L'équipe cynotechnique pour la détection des explosifs est soumise aux mesures de contrôle de la qualité définies à l'appendice 12-G de la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

12.9.6. **Méthodologie de l'inspection/filtrage**

D'autres exigences détaillées sont prévues dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

12.10. DÉTECTEURS DE MÉTAUX (MDE)

Les dispositions détaillées concernant l'utilisation des détecteurs de métaux sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

12.11. SCANNERS DE SÛRETÉ

12.11.1. **Principes généraux**

Un scanner de sûreté est un système utilisé pour l'inspection/filtrage de personnes et capable de détecter des objets métalliques et non métalliques distincts de la peau humaine portés à même le corps ou dans les vêtements.

Un scanner de sûreté utilisé en association avec un examinateur humain peut consister en un système de détection produisant une image du corps d'un individu, qui sera analysée par un examinateur humain afin de s'assurer que la personne en question ne porte sur son corps aucun objet métallique et non métallique distinct de la peau humaine. Lorsque l'examinateur humain détecte un tel objet, il doit en communiquer l'emplacement à l'opérateur aux fins d'un contrôle plus approfondi. L'examinateur humain doit alors être considéré comme une partie intégrante du système de détection.

Un scanner de sûreté muni d'un dispositif de détection automatique d'objets constituant une menace peut consister en un système de détection reconnaissant automatiquement les objets métalliques et non métalliques distincts de la peau humaine portés sur son corps par la personne soumise à l'inspection/filtrage. Lorsque ce système détecte un tel objet, il doit en communiquer l'emplacement à l'opérateur au moyen d'un «►C1 avatar ◄».

Un scanner de sûreté utilisé pour l'inspection/filtrage des passagers doit satisfaire à toutes les normes suivantes:

a) les scanners de sûreté doivent détecter et signaler par une alarme au moins des objets métalliques et non métalliques spécifiés, y compris les explosifs, tant isolés qu'associés à d'autres objets;

b) la détection doit être indépendante de l'emplacement et de l'orientation de l'objet;

c) le système doit comporter un voyant indiquant que l'équipement est en fonction;

d) les scanners de sûreté doivent être placés de façon à garantir que leurs performances ne sont pas affectées par des sources d'interférence;

e) le bon fonctionnement des scanners de sûreté doit être testé quotidiennement;

f) l'utilisation des scanners de sûreté doit se conformer au concept d'exploitation défini par le fabricant.

▼B

Des scanners de sûreté pour l'inspection/filtrage des passagers doivent être installés et utilisés conformément à la recommandation 1999/519/CE ([1]) du Conseil et à la directive 2013/35/UE du Parlement européen et du Conseil ([2]).

12.11.2. **Normes applicables aux scanners de sûreté**

Les exigences de performance applicables aux scanners de sûreté figurent à l'appendice 12-K, qui doit être classifié «CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL» et traité conformément à la décision (UE, Euratom) 2015/444.

Les scanners de sûreté doivent satisfaire aux normes définies à l'appendice 12-K à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement.

12.11.2.1. Tous les scanners de sûreté doivent satisfaire à la norme 1.

La norme 1 expire le 1er janvier 2022.

12.11.2.2. La norme 2 s'applique aux scanners de sûreté installés à partir du 1er janvier 2019.

▼M5

12.11.2.3. La norme 2.1 s'applique aux scanners de sûreté installés à partir du 1er janvier 2021.

12.12. SCANNERS DE CHAUSSURES

12.12.1. **Principes généraux**

12.12.1.1. Le détecteur de métaux pour chaussures doit être capable de détecter et de signaler par une alarme au moins les objets métalliques spécifiés, tant isolés qu'associés à d'autres objets.

12.12.1.2. Le détecteur d'explosifs pour chaussures doit être capable de détecter et de signaler par une alarme au moins les explosifs spécifiés.

12.12.1.3. La détection par le détecteur de métaux pour chaussures et par le détecteur d'explosifs pour chaussures doit être indépendante de l'emplacement et de l'orientation de l'objet métallique ou de l'explosif.

12.12.1.4. Le détecteur de métaux pour chaussures et le détecteur d'explosifs pour chaussures doivent être placés sur une base solide.

12.12.1.5. Le détecteur de métaux pour chaussures et le détecteur d'explosifs pour chaussures doivent comporter un voyant indiquant que l'équipement est en fonction.

12.12.1.6. Les moyens permettant de régler les paramètres de détection des détecteurs de métaux pour chaussures et des détecteurs d'explosifs pour chaussures doivent être protégés et accessibles aux seules personnes autorisées.

12.12.1.7. Lorsqu'il détecte un objet métallique dans les conditions visées au point 12.12.1.1, le détecteur de métaux pour chaussures doit émettre au moins une alarme visuelle et une alarme sonore. Les deux types d'alarme doivent être perceptibles à une distance d'un mètre.

12.12.1.8. Lorsqu'il détecte un explosif dans les conditions visées au point 12.12.1.2, le détecteur d'explosifs pour chaussures doit émettre au moins une alarme visuelle et une alarme sonore. Les deux types d'alarme doivent être perceptibles à une distance d'un mètre.

([1]) Recommandation 1999/519/CE du Conseil du 12 juillet 1999, relative à la limitation de l'exposition du public aux champs électromagnétiques (de 0 Hz à 300 GHz) (JO L 199 du 30.7.1999, p. 59).

([2]) Directive 2013/35/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (champs électromagnétiques) (vingtième directive particulière au sens de l'article 16, paragraphe 1, de la directive 89/391/CEE) et abrogeant la directive 2004/40/CE (JO L 179 du 29.6.2013, p. 1).

▼M5

12.12.2. **Normes applicables aux détecteurs de métaux pour chaussures (SMD)**

12.12.2.1. Les détecteurs de métaux pour chaussures doivent satisfaire à deux normes. Les dispositions détaillées concernant ces normes sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

12.12.2.2. Tous les détecteurs de métaux pour chaussures utilisés exclusivement pour l'inspection/filtrage des personnes autres que les passagers doivent satisfaire au minimum à la norme 1.

12.12.2.3. Tous les détecteurs de métaux pour chaussures utilisés pour l'inspection/filtrage des passagers doivent satisfaire à la norme 2.

12.12.2.4. Tous les détecteurs de métaux pour chaussures doivent être en mesure de trouver la cause des alarmes produites par les portiques de détection de métaux (WTMD), dans la zone comprise entre la surface d'appui de la chaussure et au moins 35 cm au-dessus de cette surface.

12.12.3. **Norme applicable aux détecteurs d'explosifs pour chaussures (SED)**

12.12.3.1. Les exigences détaillées concernant cette norme sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

▼B

12.13. LOGICIEL DE VALIDATION AUTOMATIQUE (ACS)

12.13.1. **Principes généraux**

12.13.1.1. Le logiciel de validation automatique (ACS) doit être capable d'évaluer toutes les images radioscopiques produites au moyen d'un équipement d'imagerie radioscopique ou d'un équipement de détection d'explosifs en vue de vérifier la présence éventuelle d'objets constituant une menace et devrait être capable de faire disparaître directement les images simples sans objet constituant une menace.

12.13.1.2. Le logiciel ACS doit afficher, à l'intention d'un opérateur, les images qui contiennent des objets constituant une menace éventuels ou qui sont trop complexes pour être analysées par le logiciel.

12.13.1.3. Le logiciel ACS ne doit pas altérer les performances ni le fonctionnement normal de l'équipement radioscopique ni de l'équipement de détection d'explosifs.

12.13.1.4. Lorsque le logiciel ACS est en fonctionnement, une indication visuelle doit être fournie à l'opérateur.

12.13.1.5. Lorsque le logiciel ACS est utilisé par un équipement de détection d'explosifs, il ne doit pas empêcher une indication d'alarme.

12.13.1.6. Le logiciel ACS ne doit pas valider les images CTI ni les images radioscopiques produites par un équipement d'imagerie radioscopique ou par un équipement de détection d'explosifs qui contiennent des images FTI projetées par un système TIP.

12.13.1.7. Les moyens permettant de gérer le logiciel ACS doivent être protégés et accessibles aux seules personnes autorisées.

12.13.2 **Exigences de performance**

12.13.2.1. Les dispositions détaillées concernant les exigences de performance relatives au logiciel ACS sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

▼M5

12.14. DÉTECTEURS DE VAPEURS D'EXPLOSIFS (EVD)

12.14.1. **Normes applicables aux détecteurs de vapeurs d'explosifs**

12.14.1.1. Tous les détecteurs de vapeurs d'explosifs utilisés pour l'inspection/filtrage des bagages de soute ou du fret doivent satisfaire au minimum à la norme 1.

12.14.1.2. Tous les détecteurs de vapeurs d'explosifs utilisés pour l'inspection/filtrage des personnes ou des bagages de cabine doivent satisfaire au minimum à la norme 3.

▼M5

12.14.1.3. Les exigences détaillées concernant ces normes sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

▼B

APPENDICE 12-A

Les dispositions détaillées concernant les exigences de performance relatives aux portiques de détection de métaux (WTMD) et aux détecteurs de métaux pour chaussures (SMD) sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

APPENDICE 12-B

Les dispositions détaillées concernant les exigences de performance relatives aux équipements de détection d'explosifs (EDS) sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

APPENDICE 12-C

Les dispositions détaillées concernant les exigences de performance relatives aux équipements servant à l'inspection/filtrage des liquides, aérosols et gels (LAG) sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

APPENDICE 12-D

Les dispositions détaillées concernant les exigences de performance relatives aux chiens détecteurs d'explosifs (EDD) sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

APPENDICE 12-E

Les dispositions détaillées concernant les procédures d'agrément des chiens détecteurs d'explosifs sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

APPENDICE 12-F

Les dispositions détaillées concernant les zones et conditions d'exécution des tests en vue de l'agrément des chiens détecteurs d'explosifs sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

APPENDICE 12-G

Les dispositions détaillées concernant les exigences de contrôle de la qualité relatives aux chiens détecteurs d'explosifs sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

APPENDICE 12-H

Les dispositions détaillées concernant les normes applicables à la méthode de déploiement pour les chiens détecteurs d'explosifs travaillant selon la méthode de déambulation libre («free running») sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

APPENDICE 12-I

Les dispositions détaillées concernant les normes applicables à la méthode de déploiement pour les chiens détecteurs d'explosifs travaillant selon la méthode de la détection à distance d'odeurs sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

APPENDICE 12-J

Les dispositions détaillées concernant les exigences de performance relatives aux détecteurs de métaux sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

APPENDICE 12-K

Les dispositions détaillées concernant les exigences de performance relatives aux scanners de sûreté sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

APPENDICE 12-L

Les dispositions détaillées concernant les exigences de performance relatives aux équipements de détection de traces d'explosifs sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

▼B

APPENDICE 12-M

Les dispositions détaillées concernant les exigences de performance relatives au logiciel ACS sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

▼M10

APPENDICE 12-N

Les dispositions détaillées concernant les exigences de performance relatives aux SED sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

APPENDICE 12-O

Les dispositions détaillées concernant les exigences de performance relatives aux EVD sont fixées dans la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.