II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 1116/2013 DE LA COMMISSION

du 6 novembre 2013

modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 en ce qui concerne la clarification, l'harmonisation et la simplification de certaines mesures de sûreté aérienne spécifiques

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) 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 ⁽¹⁾, et notamment son article 4, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) L'expérience acquise dans la mise en œuvre du règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ⁽²⁾ a fait apparaître la nécessité de modifier légèrement les modalités de mise en œuvre de certaines normes de base communes.
- (2) Certaines mesures de sûreté aérienne bien déterminées devraient être clarifiées, harmonisées ou simplifiées en vue d'améliorer la clarté juridique, d'harmoniser l'interprétation commune de la législation et de garantir une meilleure mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté aérienne.

- (3) Les modifications portent sur la mise en œuvre d'un petit nombre de mesures concernant le contrôle d'accès, la sûreté des aéronefs, l'inspection/le filtrage des bagages de cabine et des bagages de soute, les contrôles de sûreté du fret, du courrier, des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports, la formation des personnes et les équipements de sûreté.
- (4) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) n° 185/2010 en conséquence.
- (5) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité pour la sûreté de l'aviation civile,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le 6 novembre 2013.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ JO L 97 du 9.4.2008, p. 72.

⁽²⁾ JO L 55 du 5.3.2010, p. 1.

ANNEXE

L'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 est modifiée comme suit:

1) le chapitre 1 est modifié comme suit:

a) le point 1.0.4. suivant est ajouté:

«1.0.4. Les “objets transportés par des personnes autres que des passagers” sont des biens destinés à l’usage personnel de la personne qui les transporte.»

b) la phrase suivante est ajoutée à la fin du point 1.2.1.1:

«Les visites guidées de l’aéroport accompagnées par des personnes autorisées sont réputées avoir une raison légitime.»

c) la phrase suivante est ajoutée à la fin du point 1.2.2.1:

«Les visites guidées de l’aéroport accompagnées par des personnes autorisées sont réputées avoir une raison légitime.»

d) la phrase suivante est ajoutée à la fin du point 1.2.7.2:

«Une personne peut être exemptée de l’obligation d’être accompagnée si elle est munie d’une autorisation et est titulaire d’un titre de circulation aéroportuaire valable.»

e) le point 1.2.7.5 suivant est ajouté:

«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 titre équivalent, un membre d’équipage accompagnant ce passager peut être exempté des exigences du point 1.2.7.3. a).»

f) le point 1.3.1.5 est remplacé par le texte suivant:

«1.3.1.5. Les points 4.1.2.4 à 4.1.2.7 et le point 4.1.2.11 s’appliquent à l’inspection/au filtrage des objets transportés par des personnes autres que les passagers.»

2) le chapitre 3 est modifié comme suit:

a) le point 3.1.1.3 est remplacé par le texte suivant:

«3.1.1.3. Un aéronef arrivant dans une partie critique en provenance d’un pays tiers qui ne figure pas dans 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 le déchargement de la soute.»

b) le point 3.1.3. est modifié comme suit:

i) les deuxième et quatrième tirets sont supprimés;

ii) le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— origine du vol précédent.»

c) le point 3.2.1.1. b) est remplacé par le texte suivant:

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

d) au point 3.2.2.1., la deuxième phrase est remplacée par le texte suivant:

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

e) le point 3.2.2.2 est remplacé par le texte suivant:

«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) l'appendice 3-B est remplacé par le texte suivant:

«APPENDICE 3-B

SÛRETÉ DES AÉRONEFS

PAYS TIERS, AINSI QUE PAYS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER QUI ONT DES RELATIONS PARTICULIÈRES AVEC L'UNION CONFORMÉMENT AU TRAITÉ SUR LE FONCTIONNEMENT DE L'UNION EUROPÉENNE ET AUXQUELS LE TITRE "LES TRANSPORTS" DE CE TRAITÉ NE S'APPLIQUE PAS, RECONNUS COMME APPLIQUANT DES NORMES DE SÛRETÉ ÉQUIVALENTES AUX NORMES DE BASE COMMUNES

En ce qui concerne la sûreté des aéronefs, les pays tiers suivants, ainsi que les pays et territoires d'outre-mer suivants qui ont des relations particulières avec l'Union conformément au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et auxquels le titre "Les transports" de ce traité ne s'applique pas, ont été reconnus comme appliquant des normes de sûreté équivalentes aux normes de base communes.

États-Unis d'Amérique

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

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

- 4) au chapitre 4, le point 4.1.2.11 est remplacé par le texte suivant:

«4.1.2.11. Les personnes effectuant l'inspection/le filtrage des bagages de cabine au moyen d'un équipement radioscopique ou d'un équipement EDS ne doivent pas normalement consacrer plus de 20 minutes d'affilée à l'examen d'images. Après chacune de ces périodes, l'agent de sûreté n'examine pas 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/le filtrage des bagages de cabine sont 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) l'appendice 4-B est remplacé par le texte suivant:

«APPENDICE 4-B

PASSAGERS ET BAGAGES DE CABINE

PAYS TIERS, AINSI QUE PAYS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER QUI ONT DES RELATIONS PARTICULIÈRES AVEC L'UNION CONFORMÉMENT AU TRAITÉ SUR LE FONCTIONNEMENT DE L'UNION EUROPÉENNE ET AUXQUELS LE TITRE "LES TRANSPORTS" DE CE TRAITÉ NE S'APPLIQUE PAS, RECONNUS COMME APPLIQUANT DES NORMES DE SÛRETÉ ÉQUIVALENTES AUX NORMES DE BASE COMMUNES

En ce qui concerne les passagers et les bagages de cabine, les pays tiers suivants, ainsi que les pays et territoires d'outre-mer suivants qui ont des relations particulières avec l'Union conformément au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et auxquels le titre "Les transports" de ce traité ne s'applique pas, ont été reconnus comme appliquant des normes de sûreté équivalentes aux normes de base communes.

États-Unis d'Amérique

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

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

- 6) au chapitre 5, le point 5.1.7 suivant est ajouté:

«5.1.7. Les personnes effectuant l'inspection/le filtrage des bagages de soute au moyen d'un équipement radioscopique ou d'un équipement EDS ne doivent pas normalement consacrer plus de 20 minutes d'affilée à l'examen d'images. Après chacune de ces périodes, l'agent de sûreté n'examine pas 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/le filtrage des bagages de soute sont 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.»

7) l'appendice 5-A est remplacé par le texte suivant:

«APPENDICE 5-A

BAGAGES DE SOUTE

PAYS TIERS, AINSI QUE PAYS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER QUI ONT DES RELATIONS PARTICULIÈRES AVEC L'UNION CONFORMÉMENT AU TRAITÉ SUR LE FONCTIONNEMENT DE L'UNION EUROPÉENNE ET AUXQUELS LE TITRE "LES TRANSPORTS" DE CE TRAITÉ NE S'APPLIQUE PAS, RECONNUS COMME APPLIQUANT DES NORMES DE SÛRETÉ ÉQUIVALENTES AUX NORMES DE BASE COMMUNES

En ce qui concerne les bagages de soute, les pays tiers suivants, ainsi que les pays et territoires d'outre-mer suivants qui ont des relations particulières avec l'Union conformément au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et auxquels le titre "Les transports" de ce traité ne s'applique pas, ont été reconnus comme appliquant des normes de sûreté équivalentes aux normes de base communes.

États-Unis d'Amérique

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

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

8) le chapitre 6 est modifié comme suit:

a) aux points 6.3.1.2. c), 6.3.1.2. d), 6.3.1.5, 6.4.1.2. c), 6.4.1.2. e), 6.4.1.5, 6.8.1.4, 6.8.1.5, 6.8.4.1, 6.8.5.1.2, 6.8.5.1.3, 6.8.5.2, à l'appendice 6-A, à l'appendice 6-H1, aux points 11.6.4.1 et 11.6.4.3, les références à la «base de données CE des agents habilités et des chargeurs connus», à la «base de données des agents habilités et des chargeurs connus» ou à la «base de données européenne des agents habilités et des chargeurs connus» sont remplacées par une référence à la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement».

b) le point 6.2.1.4 suivant est ajouté:

«6.2.1.4. Les personnes effectuant l'inspection/le filtrage du fret au moyen d'un équipement radioscopique ou d'un équipement EDS ne doivent pas normalement consacrer plus de 20 minutes d'affilée à l'examen d'images. Après chacune de ces périodes, l'agent de sûreté n'examine pas 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.»

c) le point 6.3.2.4 est remplacé par le texte suivant:

«6.3.2.4. Après l'application des contrôles de sûreté visés aux points 6.3.2.1 à 6.3.2.3 du présent règlement et au point 6.3 de la décision 2010/774/UE de la Commission, l'agent habilité veille à ce que:

a) l'accès non accompagné à ces envois soit limité aux personnes autorisées; et

b) ces expéditions soient protégées contre toute intervention non autorisée jusqu'à leur remise à un autre agent habilité ou à un transporteur aérien. Les expéditions de fret et de courrier qui se trouvent dans une partie critique d'une zone de sûreté à accès réglementé doivent être considérées comme protégées contre les interventions non autorisées. Les expéditions 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 placées dans les parties des locaux de l'agent habilité qui sont soumises à un contrôle d'accès ou, si elles sont placées ailleurs:

— elles doivent être protégées physiquement de façon à prévenir l'introduction d'un article prohibé, ou

— elles ne doivent pas être laissées sans surveillance et l'accès doit être limité aux personnes chargées de la protection et de la manutention du fret.»

d) la phrase suivante est ajoutée à la fin du point 6.3.2.6:

«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.»

e) le point 6.3.2.9 suivant est ajouté:

«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.»

f) le point 6.4.2.1. b) est remplacé par le texte suivant:

«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»;

g) le titre du point 6.6.2 est remplacé par le titre suivant:

«6.6.2. **Protection du fret et du courrier dans les aéroports en vue de leur chargement dans un aéronef;**»

h) le point 6.6.2.2 est remplacé par le texte suivant:

«6.6.2.2. Les expéditions 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 placées dans les parties des locaux d'un agent habilité qui sont soumises à un contrôle d'accès ou, lorsqu'elles sont placées ailleurs, doivent être considérées comme protégées contre les interventions non autorisées si:

- a) elles sont protégées physiquement de façon à prévenir l'introduction d'un article prohibé; ou
- b) elles ne sont pas laissées sans surveillance et l'accès est limité aux personnes chargées de la protection et du chargement du fret et du courrier sur un aéronef.»

i) la phrase suivante est ajoutée à la fin du point 6.8.2.2:

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

j) le point 6.8.3.2 est remplacé par le texte suivant:

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

9) l'appendice 6-B est remplacé par le texte suivant:

«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 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et ses mesures d'application. 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 la liste de contrôle de validation complétée, les informations qu'elle contient sont traitées comme des informations classifiées.

Veillez 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" vous en seront données ainsi que des conseils sur les adaptations nécessaires pour réussir.

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.

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, selon le cas), 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/courrier identifiable comme fret/courrier aérien. 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 (UE) n° 185/2010. 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 s'applique au personnel embauché après le 29 avril 2010.

Procédure de formation du personnel chargé de la sûreté

Vous devrez faire la preuve que **tout le personnel** (permanent, temporaire ou intérimaire, chauffeurs) **ayant accès au fret 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 (UE) n° 185/2010. 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 (UE) n° 185/2010.**

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 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 et du courrier aériens soit contrôlé.** Toutes les portes, fenêtres et autres points d'accès au fret et au courrier aériens doivent être sécurisés ou surveillés.

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 ou courrier aérien au cours du processus de production, vous devrez démontrer **que des mesures sont prises à ce stade pour protéger le fret/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 ou courrier aérien au cours du processus d'emballage, vous devrez démontrer **que des mesures sont prises à ce stade pour protéger le fret/courrier aérien de toute intervention ou manipulation non autorisée.**

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 des endroits sûrs 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 ou courrier aérien pendant le stockage, vous devrez démontrer **que des mesures sont prises à ce stade pour protéger le fret/courrier aérien de toute intervention ou manipulation non autorisée.**

Enfin, **vous devrez prouver que le fret et le courrier aériens 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 ou courrier aérien au cours du processus d'expédition, vous devrez démontrer **que des mesures sont prises à ce stade pour protéger le fret/courrier aérien de toute intervention ou manipulation non autorisée.**

Transport

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/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 (UE) n° 185/2010.**

Si vous assumez la responsabilité du transport du fret/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/courrier aérien. Vous devrez également montrer que vous garantissez la sûreté du fret/courrier qui quitte vos locaux. **Vous devez apporter la preuve que le fret/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/courrier aérien dans vos locaux a été organisé par un agent habilité.

Responsabilités du chargeur

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.

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 ou de courrier aérien ou n'est plus en mesure de satisfaire aux exigences de la législation de l'Union européenne 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 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 inspectés avant d'être chargés à bord d'un aéronef.»

10) l'appendice 6-C est remplacé par le texte suivant:

«APPENDICE 6-C**LISTE DE CONTRÔLE DE VALIDATION À L'USAGE 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 le chargeur 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 au chargeur.

PARTIE 1**Organisation et responsabilités**

1.1. Date de validation*	
Veuillez utiliser le format exact, par ex.: 1.10.2010	
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. Adresse de l'organisation à valider*	
Numéro/unité/bâtiment	
Rue	
Ville	
Code postal	
Pays	

1.5. 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	

1.6. Nature de la ou des activités – types de marchandises traitées

1.7. Le demandeur assume-t-il la responsabilité de...?

<ul style="list-style-type: none"> 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

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

Nom	
Désignation de la fonction	

1.10. Téléphone

N° de téléphone:	
------------------	--

1.11. Adresse électronique*

Adresse électronique	
----------------------	--

PARTIE 2

Fret/courrier aérien identifiable en tant que tel ("possibilité de ciblage")

Objectif: établir le point (ou l'endroit) à partir duquel le fret/courrier peut être identifié en tant que fret/courrier aérien. La "possibilité de ciblage" est définie comme la capacité à évaluer quand/où le fret ou le courrier peut être identifié comme fret/courrier aérien.

2.1. Établir où et comment un envoi de fret aérien ou courrier aérien 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 autres opérations concernées.

Veuillez décrire:

NB: il convient de donner des informations détaillées concernant la protection du fret/courrier aérien identifiable en tant que 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 ou courrier aérien identifiable comme tel soit soumis à un contrôle préalable à l'embauche ou une vérification des antécédents et soit formé conformément au point 11.2.7 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010; 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 (UE) n° 185/2010.

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 au moins doit être **en gras**, permettant ainsi de ne plus exiger de vérification des antécédents professionnels lorsqu'un contrôle des antécédents a été effectué. Les antécédents de la personne responsable des mesures de sûreté doivent toujours être contrôlés.

3.1. Existe-t-il une procédure de recrutement applicable à tout le personnel ayant accès au fret/courrier aérien identifiable comme tel et comprenant un contrôle préalable à l'embauche conformément au point 11.1.4 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010? Cette procédure s'applique au personnel recruté après le [date de mise en œuvre du règlement (CE) n° 300/2008].

OUI ou NON	
Si OUI, 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 (UE) n° 185/2010?

Cette procédure s'applique au personnel recruté après le [date de mise en œuvre du règlement (CE) n° 300/2008].

OUI ou NON	
Si OUI, 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 (UE) n° 185/2010?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser	

3.4. Le personnel ayant accès au fret/courrier aérien reçoit-il une formation de sensibilisation à la sûreté conformément au point 11.2.7 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 avant d'être autorisé à accéder au fret ou courrier aérien identifiable en tant que 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 (UE) n° 185/2010?

OUI ou NON	
Si 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/courrier aérien identifiable en tant que 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 (UE) n° 185/2010?

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

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 ou le courrier identifiable en tant que 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 et au courrier aériens identifiables comme tels sont-ils sécurisés ou surveillés?	
OUI ou NON	
4.9. Dans la négative, 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 ou du courrier aérien identifiable comme tel est traité ou stocké?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi	

PARTIE 5

Production

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

Répondez à ces questions lorsque le produit pourrait être identifié comme fret ou courrier aérien au cours du processus de production.

5.1. L'accès à la zone de production est-il surveillé?	
OUI ou NON	
5.2. Si OUI, de quelle manière?	
5.3. L'activité de production est-elle surveillée?	
OUI ou NON	
5.4. Si 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 OUI, veuillez préciser

5.6. Évaluation – L'organisation a-t-elle pris des mesures suffisantes pour protéger le fret/courrier aérien identifiable en tant que tel de toute intervention ou manipulation non autorisée pendant le processus de production?

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

PARTIE 6

Emballage

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

Répondez à ces questions lorsque le produit pourrait être identifié comme fret ou courrier aérien durant le processus d'emballage.

6.1. L'activité d'emballage est-elle surveillée?	
OUI ou NON	
6.2. Si 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) 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/courrier aérien?	
OUI ou NON	
Si 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/courrier aérien identifiable en tant que 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/courrier aérien identifiable en tant que tel de toute intervention ou manipulation non autorisée.

Répondez à ces questions lorsque le produit pourrait être identifié comme fret ou courrier aérien durant le processus de stockage.

7.1. Le fret/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 le fret/courrier aérien identifiable en tant que tel de toute intervention ou manipulation non autorisée?

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.

PARTIE 8

Expédition

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

Répondez à ces questions lorsque le produit pourrait être identifié comme fret ou 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 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/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 société accepte-t-elle des envois provenant d'autres sociétés destinés à être acheminés par avion?

OUI ou NON

8A.2. Dans l'affirmative, comment ces envois sont-ils séparés du fret appartenant à la société et comment sont-ils identifiés par l'agent habilité ou par le transporteur?

PARTIE 9

Transport**Objectif: protéger le fret/courrier aérien identifiable en tant que tel de toute intervention ou manipulation non autorisée.**

9.1. De quelle manière le fret/courrier aérien est-il acheminé jusqu'à l'agent habilité?

a) Par, ou pour le compte de, l'agent habilité?

OUI ou NON

b) Transport par le chargeur?

OUI ou NON

c) Recours à un sous-traitant choisi par l'expéditeur/le chargeur?

OUI ou NON

9.2. **Dans le cas où le chargeur a recours à un sous-traitant:**

— le fret/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 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

9.4. 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 OUI, précisez de quelle manière:

9.5. Lorsque le compartiment fret du véhicule de transport n'est pas sécurisé, le fret/courrier aérien est-il conditionné de manière telle que toute tentative d'effraction soit mise en évidence?

OUI ou NON

9.6. Dans l'affirmative, décrivez le moyen utilisé pour que toute tentative d'effraction soit mise en évidence.

9.7. Dans la négative, comment est-il mis en sécurité?

9.8. Évaluation – Les mesures prises sont-elles suffisantes pour protéger le fret/courrier aérien de toute intervention non autorisée durant le transport?

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.

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 1.9,
 - 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 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/le chargeur 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 satisfaire à la norme imposée et réussir l'évaluation.

Signé

(Nom du validateur)

11) l'appendice 6-C3 est modifié comme suit:

a) au cinquième alinéa du volet 4, les mots «Référence: point 6.8.3.1» sont supprimés;

b) le septième alinéa du volet 5 est remplacé par le texte suivant:

«Référence: point 6.8.3»;

c) le cinquième alinéa du volet 7 est remplacé par le texte suivant:

«Référence: points 6.8.3.1, 6.8.3.2, 6.8.3.3 ainsi que 6.2.1 et 6.7»;

d) le premier alinéa du volet 11 est remplacé par le texte suivant:

«Objectif: après évaluation des dix premiers volets de la présente liste de contrôle, le validateur UE de sûreté aérienne doit établir si sa vérification sur le site correspond au contenu de la partie du programme de sûreté du transporteur aérien qui décrit les mesures applicables au fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE et si les contrôles de sûreté mettent en œuvre, de manière suffisante, les objectifs énumérés sur la présente liste de contrôle.»

12) le point 6-Fiii de l'appendice 6-F est remplacé par le texte suivant:

«6-Fiii

ACTIVITÉS DE VALIDATION DES PAYS TIERS AINSI QUE DES PAYS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER QUI ONT DES RELATIONS PARTICULIÈRES AVEC L'UNION CONFORMÉMENT AU TRAITÉ SUR LE FONCTIONNEMENT DE L'UNION EUROPÉENNE ET AUXQUELS LE TITRE "LES TRANSPORTS" DE CE TRAITÉ NE S'APPLIQUE PAS, RECONNUES COMME ÉQUIVALENTES À LA VALIDATION UE DE SÛRETÉ AÉRIENNE»

13) à l'appendice 8-B, premier tiret, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«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 (UE) n° 185/2010 avant que cet accès leur soit accordé; et également à ce que les personnes effectuant l'inspection/le filtrage des approvisionnements de bord reçoivent une formation conformément au point 11.2.3.3 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 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 (UE) n° 185/2010; et»;

14) le chapitre 9 est modifié comme suit:

a) le point 9.0.2. a) est remplacé par le texte suivant:

«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) le point 9.1.1.1. b) est remplacé par le texte suivant:

«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.»

15) à l'appendice 9-A, premier tiret, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«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 (UE) n° 185/2010 avant que cet accès leur soit accordé; et également à ce que les personnes effectuant l'inspection/le filtrage des fournitures destinées aux aéroports reçoivent une formation conformément au point 11.2.3.3 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 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 (UE) n° 185/2010; et»;

16) le chapitre 11 est modifié comme suit:

a) le point 11.1.5 est remplacé par le texte suivant:

«11.1.5. Les vérifications des antécédents et les contrôles préalables à l'embauche doivent être achevés avant que la personne ne suive une formation à la sûreté donnant accès à des informations non publiquement accessibles. Les vérifications des antécédents sont renouvelées à intervalles réguliers ne dépassant pas 5 ans.»

b) le point 11.2.3.7. b) est remplacé par le texte suivant:

«b) connaissance des procédures pour sceller les aéronefs, si le cas s'applique à la personne à former;»

c) la première phrase du point 11.2.3.9 est remplacée par le texte suivant:

«La formation des personnes qui effectuent, sur le fret et le courrier, des contrôles de sûreté autres que l'inspection/le filtrage doit permettre d'acquérir les compétences suivantes:»

d) la phrase suivante est ajoutée à la fin du point 11.2.6.1:

«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.»

e) la phrase suivante est ajoutée à la fin du point 11.3.1:

«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 fouilles manuelles.»

f) le point 11.5.3. a) est remplacé par le texte suivant:

«a) qu'ils possèdent les connaissances et les compétences spécifiées au point 11.5.4.; et»;

g) la première phrase du point 11.5.4 est remplacée par le texte suivant:

«Afin d'obtenir la certification en qualité d'instructeur qualifié pour dispenser la formation définie aux points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 ainsi qu'aux points 11.2.4 (sauf s'il s'agit de la formation de superviseurs assurant exclusivement la supervision de personnes visées aux points 11.2.3.6 à 11.2.3.10) et 11.2.5, il y a lieu de connaître l'environnement de travail dans le domaine concerné de la sûreté de l'aviation civile ainsi que des qualifications et des compétences dans les domaines suivants:»

17) le chapitre 12 est modifié comme suit:

a) le point 12.1.2.2 est remplacé par le texte suivant:

«12.1.2.2. Tous les WTMD utilisés exclusivement pour l'inspection/le filtrage des personnes autres que les passagers doivent satisfaire au moins à la norme 1.»

b) les points 12.5.1.4 et 12.5.1.5 suivants sont ajoutés:

«12.5.1.4. Un administrateur TIP doit être chargé de gérer la configuration du système TIP.

12.5.1.5. L'autorité compétente s'assure régulièrement de la mise en œuvre correcte des systèmes TIP et veille à ce qu'ils soient correctement configurés, en vérifiant notamment que la projection des objets est réaliste et utile, et à ce qu'ils soient conformes aux exigences et comprennent des bibliothèques d'images actualisées.»

c) le point 12.8.2 est remplacé par le texte suivant:

«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/de filtrage qu'il compte autoriser, en joignant une étude portant sur la manière dont il garantit que l'application de la nouvelle méthode satisfera à l'exigence du point 12.8.1. b). La notification doit contenir également des informations détaillées sur le ou les sites où il est prévu d'utiliser la méthode d'inspection/de filtrage et sur la période d'évaluation prévue.»

d) le point 12.10 suivant est ajouté:

«12.10. DÉTECTEURS DE MÉTAUX (MDE)

Les dispositions détaillées relatives à l'utilisation des MDE sont fixées dans une décision distincte de la Commission.»