

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

► **B** **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
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)
(JO L 97 du 9.4.2008, p. 72)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
► <u>M1</u>	Règlement (UE) n° 18/2010 de la Commission du 8 janvier 2010	L 7	3	12.1.2010



**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**

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EURO-
PÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,
au vu du projet commun approuvé le 16 janvier 2008 par le comité de
conciliation,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de protéger les personnes et les biens à l'intérieur de l'Union européenne, il convient d'empêcher les actes d'intervention illicite visant des aéronefs civils et mettant en péril la sûreté de l'aviation civile en établissant des règles communes pour préserver l'aviation civile. Cet objectif devrait être atteint en instaurant des règles et des normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation ainsi que des mécanismes pour veiller à leur respect.
- (2) Dans l'intérêt de la sûreté de l'aviation civile en général, il est souhaitable d'établir la base d'une interprétation commune de l'annexe 17 de la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale.
- (3) Le règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ⁽³⁾ a été adopté à la suite des événements du 11 septembre 2001 aux États-Unis. Une approche commune est nécessaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et il conviendrait d'examiner les moyens les plus efficaces de fournir une assistance après des actions terroristes ayant eu un impact important sur le secteur des transports.
- (4) Il convient de réexaminer le contenu du règlement (CE) n° 2320/2002 à la lumière de l'expérience acquise et d'abroger et de remplacer ce règlement par le présent règlement en vue de

⁽¹⁾ JO C 185 du 8.8.2006, p. 17.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 15 juin 2006 (JO C 300 E du 9.12.2006, p. 463), position commune du Conseil du 11 décembre 2006 (JO C 70 E du 27.3.2007, p. 21) et position du Parlement européen du 25 avril 2007 (non encore parue au Journal officiel). Résolution législative du Parlement européen du 11 mars 2008 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 4 mars 2008.

⁽³⁾ JO L 355 du 30.12.2002, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 849/2004 (JO L 158 du 30.4.2004, p. 1); rectifié au JO L 229 du 29.6.2004, p. 3.

▼B

simplifier, d'harmoniser et de préciser les règles existantes et d'élever les niveaux de sûreté.

- (5) Compte tenu de la nécessité de rendre plus souple l'adoption de mesures et de procédures de sûreté afin de s'adapter à l'évolution des évaluations des risques et de permettre l'introduction de nouvelles technologies, le présent règlement devrait établir les principes de base concernant les mesures à prendre afin de préserver l'aviation civile d'actes d'intervention illicite, sans entrer dans les détails techniques et de procédure relatifs aux modalités de leur mise en œuvre.
- (6) Le présent règlement devrait s'appliquer aux aéroports affectés à l'aviation civile et situés sur le territoire d'un État membre, aux exploitants fournissant des services dans ces aéroports et aux entités fournissant des biens et/ou des services à ces aéroports ou à travers ceux-ci.
- (7) Sans préjudice de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo en 1963, de la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye en 1970, et de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal en 1971, il convient également que le présent règlement porte sur les mesures de sûreté applicables à bord des aéronefs des transporteurs aériens communautaires ou pendant un vol assuré par ces transporteurs.
- (8) Chaque État membre conserve la compétence de décider s'il y a lieu de déployer des officiers de sûreté à bord des avions qui sont immatriculés dans cet État membre et sur des vols d'un transporteur aérien auquel il a accordé une licence, ainsi que de s'assurer, conformément au point 4.7.7 de l'annexe 17 de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale et selon les modalités prévues dans ladite convention, que ces officiers sont des agents publics spécialement sélectionnés et formés, tout en tenant compte des aspects de sûreté et de sécurité requis à bord d'un aéronef.
- (9) Les différents types d'exploitation de l'aviation civile ne présentent pas nécessairement le même niveau de menace. La taille des appareils, la nature de l'exploitation et/ou la fréquence de l'activité aéroportuaire devraient être prises en considération lors de l'établissement de normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation en vue de permettre des dérogations.
- (10) Sur la base d'une évaluation des risques, les États membres devraient aussi pouvoir appliquer des mesures plus strictes que celles prévues dans le présent règlement.
- (11) Des pays tiers peuvent exiger l'application de mesures différentes de celles prévues dans le présent règlement en ce qui concerne des vols au départ d'un aéroport situé dans un État membre et à destination du pays tiers concerné ou survolant celui-ci. Cependant, sans préjudice des accords bilatéraux auxquels la Communauté est partie, il convient que la Commission puisse examiner les mesures requises par le pays tiers en question.
- (12) Même si dans un même État membre deux organismes ou plus peuvent être chargés de la sûreté de l'aviation, il convient que chaque État membre désigne une seule autorité responsable de la coordination et du suivi de la mise en œuvre des normes de sûreté.
- (13) Afin de définir les responsabilités relatives à la mise en œuvre des normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation et de décrire les mesures exigées de la part des exploitants et autres entités à cet égard, il convient que chaque État membre établisse un programme national de sûreté de l'aviation civile. En

▼B

outre, chaque exploitant d'aéroport, transporteur aérien ou entité mettant en œuvre des normes de sûreté de l'aviation devrait établir, appliquer et maintenir un programme de sûreté afin de se conformer tant au présent règlement qu'à tout programme national de sûreté de l'aviation civile applicable.

- (14) Afin de veiller au respect du présent règlement et du programme national de sûreté de l'aviation civile, chaque État membre devrait établir un programme national pour contrôler le niveau et la qualité de la sûreté de l'aviation civile et en assurer la mise en œuvre.
- (15) Afin de veiller à l'application du présent règlement par les États membres ainsi que de formuler des recommandations visant à renforcer la sûreté de l'aviation, il convient que la Commission effectue des inspections, notamment sans préavis.
- (16) En règle générale, la Commission devrait publier les mesures qui ont une incidence directe sur les passagers. Les mesures d'application établissant les mesures et les procédures communes relatives à la mise en œuvre des normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation et contenant des informations sensibles sur la sûreté, ainsi que les rapports d'inspection de la Commission et les réponses fournies par les autorités compétentes, doivent être considérées comme «informations classifiées de l'Union européenne» au sens de la décision 2001/844/CE, CECA, Euratom de la Commission du 29 novembre 2001 modifiant son règlement intérieur ⁽¹⁾. Ces documents ne devraient pas être publiés et devraient être mis à disposition des seuls exploitants et entités qui y ont un intérêt légitime.
- (17) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽²⁾.
- (18) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à adopter des mesures de portée générale modifiant les éléments non essentiels des normes de base communes en les complétant, fixer les critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes et d'adopter d'autres mesures de sûreté, et adopter les spécifications des programmes nationaux de contrôle de la qualité. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 *bis* de la décision 1999/468/CE.
- (19) Lorsque, pour des raisons d'urgence impérieuses, les délais normalement applicables dans le cadre de la procédure de réglementation avec contrôle ne peuvent pas être respectés, la Commission devrait pouvoir appliquer la procédure d'urgence prévue à l'article 5 *bis*, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE pour l'adoption des règles communes pour préserver l'aviation civile.
- (20) L'objectif du «contrôle unique de sûreté» pour tous les vols à l'intérieur de l'Union européenne devrait être encouragé.
- (21) Par ailleurs, il ne devrait pas être nécessaire de procéder de nouveau à l'inspection/filtrage des passagers ou de leurs bagages arrivant sur un vol en provenance d'un pays tiers dont les normes de sûreté de l'aviation sont équivalentes à celles

⁽¹⁾ JO L 317 du 3.12.2001, p. 1. Décision modifiée en dernier lieu par la décision 2006/548/CE, Euratom (JO L 215 du 5.8.2006, p. 38).

⁽²⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

▼B

prévues par le présent règlement. Par conséquent, sans préjudice du droit de chaque État membre d'appliquer des mesures plus strictes ou des compétences respectives de la Communauté et des États membres, les décisions de la Commission et, s'il y a lieu, les accords entre la Communauté et les pays tiers qui reconnaissent que les normes de sûreté appliquées dans le pays tiers sont équivalentes aux normes communes devraient être encouragés étant donné qu'ils favorisent les contrôles uniques de sûreté.

- (22) Le présent règlement est sans préjudice de l'application des règles relatives à la sécurité aérienne, y compris celles relatives au transport de marchandises dangereuses.
- (23) Il convient de prévoir des sanctions pour les infractions aux dispositions du présent règlement. Ces sanctions, qui peuvent être à caractère civil ou administratif, devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (24) La déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar, adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006 au cours de la première réunion ministérielle du Forum de dialogue sur Gibraltar, remplacera la déclaration conjointe sur l'aéroport de Gibraltar faite à Londres le 2 décembre 1987, le respect total de la déclaration de 2006 étant assimilé au respect de la déclaration de 1987.
- (25) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir préserver l'aviation civile d'actes d'intervention illicite et fournir la base d'une interprétation commune de l'annexe 17 de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc en raison des dimensions et des effets du présent règlement être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objectifs

1. Le présent règlement instaure des règles communes destinées à protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite mettant en péril la sûreté de celle-ci.

Il constitue, en outre, la base d'une interprétation commune de l'annexe 17 de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

2. Les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs énoncés au paragraphe 1 sont les suivants:

- a) l'établissement de règles et normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation;
- b) des mécanismes pour en contrôler l'application.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique:

▼B

- a) à tous les aéroports ou parties d'aéroports situés sur le territoire d'un État membre qui ne sont pas exclusivement utilisés à des fins militaires;
 - b) à tous les exploitants, y compris les transporteurs aériens, fournissant des services dans les aéroports visés au point a);
 - c) à toutes les entités appliquant des normes de sûreté de l'aviation qui opèrent dans des locaux situés à l'intérieur ou à l'extérieur des bâtiments de l'aéroport et qui fournissent des biens et/ou des services aux aéroports visés au point a) ou à travers ceux-ci.
2. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet du différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé.

*Article 3***Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «aviation civile», toute exploitation d'aéronef civil, à l'exclusion de l'exploitation des aéronefs d'État visés à l'article 3 de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale;
- 2) «sûreté de l'aviation», la combinaison des mesures et des ressources humaines et matérielles visant à protéger l'aviation civile d'actes d'intervention illicite mettant en péril la sûreté de l'aviation civile;
- 3) «exploitant», une personne, une organisation ou une entreprise effectuant ou proposant d'effectuer un transport aérien;
- 4) «transporteur aérien», une entreprise de transport aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable ou d'un document équivalent;
- 5) «transporteur aérien communautaire», un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable délivrée par un État membre conformément au règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens ⁽¹⁾;
- 6) «entité», une personne, une organisation ou une entreprise autre qu'un exploitant;
- 7) «articles prohibés», des armes, des explosifs ou d'autres dispositifs, articles ou substances dangereux pouvant être utilisés pour un acte d'intervention illicite mettant en péril la sûreté de l'aviation civile;
- 8) «inspection/filtrage», la mise en œuvre de moyens techniques ou autres visant à identifier et/ou détecter des articles prohibés;
- 9) «contrôle de sûreté», la mise en œuvre des moyens permettant de prévenir l'introduction d'articles prohibés;
- 10) «contrôle des accès», la mise en œuvre des moyens permettant de prévenir l'entrée de personnes ou de véhicules non autorisés, ou des deux;
- 11) «côté piste», l'aire de mouvement et la totalité ou une partie des terrains et des bâtiments adjacents d'un aéroport, dont l'accès est réglementé;
- 12) «côté ville», les parties d'un aéroport, y compris la totalité ou une partie des terrains et des bâtiments adjacents, qui ne se trouvent pas du côté piste;

⁽¹⁾ JO L 240 du 24.8.1992, p. 1.

▼B

- 13) «zone de sûreté à accès réglementé», la zone côté piste où, en plus d'un accès réglementé, d'autres normes de sûreté de l'aviation sont appliquées;
- 14) «zone délimitée», une zone qui est séparée, au moyen d'un contrôle d'accès, des zones de sûreté à accès réglementé ou, si la zone délimitée est elle-même une zone de sûreté à accès réglementé, des autres zones de sûreté à accès réglementé d'un aéroport;
- 15) «vérification des antécédents», le contrôle consigné de l'identité d'une personne, y compris son casier judiciaire éventuel, dans le but de déterminer si elle peut obtenir un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé;
- 16) «passagers, bagages, fret ou courrier en correspondance», les passagers, les bagages, le fret ou le courrier partant par un autre aéronef que celui par lequel ils sont arrivés;
- 17) «passagers, bagages, fret ou courrier en transit», les passagers, les bagages, le fret ou le courrier partant par le même aéronef que celui par lequel ils sont arrivés;
- 18) «passager susceptible de causer des troubles», un passager qui est une personne expulsée, une personne réputée non admissible par les autorités d'immigration ou encore une personne placée en détention en vertu d'une décision légale;
- 19) «bagage de cabine», un bagage destiné à être transporté dans la cabine d'un aéronef;
- 20) «bagage de soute», un bagage destiné à être transporté dans la soute d'un aéronef;
- 21) «bagage de soute accompagné», un bagage transporté dans la soute d'un aéronef qui a été enregistré pour un vol par un passager voyageant sur ce même vol;
- 22) «courrier de transporteur aérien», le courrier dont l'expéditeur et le destinataire sont tous deux des transporteurs aériens;
- 23) «matériel de transporteur aérien», le matériel dont l'expéditeur et le destinataire sont tous deux des transporteurs aériens, ou qui est utilisé par un transporteur aérien;
- 24) «courrier», les envois de correspondance et d'autres articles, autres que le courrier de transporteur aérien, remis par des services postaux et qui leur sont destinés, conformément aux règles de l'Union postale universelle;
- 25) «fret», tout bien destiné à être transporté par aéronef, autre que des bagages, du courrier, du courrier de transporteur aérien, du matériel de transporteur aérien ou que les approvisionnements de bord;
- 26) «agent habilité», un transporteur aérien, un agent, un transitaire ou toute autre entité qui assure les contrôles de sûreté en ce qui concerne le fret ou le courrier;
- 27) «chargeur connu», un expéditeur qui envoie du fret ou du courrier à son propre compte et dont les procédures se conforment à un degré suffisant aux règles et aux normes de sûreté communes pour que ce fret ou courrier puisse être transporté par tout aéronef;
- 28) «client en compte», un expéditeur qui envoie du fret ou du courrier à son propre compte et dont les procédures se conforment à un degré suffisant aux règles et normes de sûreté pour que ce fret ou ce courrier puisse être transporté par un aéronef tout-cargo ou un aéronef tout-courrier respectivement;
- 29) «vérification de sûreté d'un aéronef», l'inspection des parties intérieures d'un aéronef auxquelles les passagers ont pu avoir accès, conjointement à l'inspection de la soute de cet aéronef en vue d'y

▼B

détecter des articles prohibés ou des interventions illicites sur l'aéronef;

- 30) «fouille de sûreté d'un aéronef», l'inspection de l'intérieur et de l'extérieur accessible d'un aéronef en vue d'y détecter des articles prohibés ou des interventions illicites mettant en péril la sûreté de l'aéronef;
- 31) «officier de sûreté à bord», une personne employée par un État pour voyager à bord d'un aéronef d'un transporteur aérien détenteur d'une licence délivrée par cet État, dans le but de protéger cet aéronef et ses occupants contre les actes d'intervention illicite mettant en péril la sûreté du vol.

*Article 4***Normes de base communes**

1. Les normes de base communes de protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite mettant en péril la sûreté de celle-ci figurent en annexe.

Il y a lieu d'insérer dans l'annexe les normes de base communes supplémentaires non prévues au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement, conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité.

2. Les mesures de portée générale visant à modifier les éléments non essentiels des normes de base communes visées au paragraphe 1 en les complétant sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 19, paragraphe 3.

Ces mesures de portée générale concernent:

- a) les méthodes d'inspection/filtrage autorisées;
- b) les catégories d'articles qui peuvent être prohibés;
- c) pour ce qui est du contrôle des accès, les motifs justifiant l'autorisation d'accès au côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé;
- d) les méthodes autorisées pour le contrôle des véhicules, les vérifications de sûreté d'un aéronef et les fouilles de sûreté d'un aéronef;
- e) les critères de reconnaissance de l'équivalence des normes de sûreté des pays tiers;
- f) les conditions dans lesquelles le fret et le courrier doivent être inspectés/filtrés ou soumis à d'autres contrôles de sûreté, ainsi que le processus d'habilitation ou de nomination d'agents habilités, de chargeurs connus ou de clients en compte;
- g) les conditions dans lesquelles le courrier d'un transporteur aérien et le matériel d'un transporteur aérien sont inspectés/filtrés ou soumis à d'autres contrôles de sûreté;
- h) les conditions dans lesquelles les approvisionnements de bord et les fournitures destinées aux aéroports sont inspectés/filtrés ou soumis à d'autres contrôles de sûreté, ainsi que le processus d'habilitation ou de nomination de fournisseurs habilités ou de fournisseurs connus;
- i) les critères de définition des parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé;
- j) les critères de recrutement du personnel et les méthodes de formation;
- k) les conditions dans lesquelles des procédures spéciales de sûreté ou des exemptions de contrôle de sûreté peuvent s'appliquer, et
- l) toute mesure de portée générale ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels des normes de base communes visées au

▼B

paragraphe 1 en les complétant et non prévue au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement.

Pour des raisons d'urgence impérieuses, la Commission peut avoir recours à la procédure d'urgence visée à l'article 19, paragraphe 4.

3. Les mesures détaillées de mise en œuvre des normes de base communes visées au paragraphe 1 et les mesures de portée générale visées au paragraphe 2 sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 2.

Ces mesures concernent en particulier:

- a) les exigences et les procédures en matière d'inspection/filtrage;
- b) la liste des articles prohibés;
- c) les exigences et les procédures en matière de contrôle des accès;
- d) les exigences et les procédures concernant le contrôle des véhicules, les vérifications de sûreté d'un aéronef et les fouilles de sûreté d'un aéronef;
- e) les décisions visant à reconnaître l'équivalence des normes de sûreté appliquées dans un pays tiers;
- f) pour ce qui est du fret et du courrier, les procédures d'habilitation et de nomination des agents habilités, des chargeurs connus et des clients en compte, ainsi que les obligations auxquelles lesdits agents, chargeurs et clients sont soumis;
- g) les exigences et les procédures en matière de contrôle de sûreté du courrier d'un transporteur aérien et du matériel d'un transporteur aérien;
- h) pour ce qui est des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports, les procédures d'habilitation ou de nomination des fournisseurs habilités et des fournisseurs connus, ainsi que les obligations auxquelles ces fournisseurs sont soumis;
- i) la définition des parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé;
- j) les exigences en matière de recrutement et de formation du personnel;
- k) les procédures spéciales de sûreté ou les exemptions de contrôle de sûreté;
- l) les spécifications techniques et les procédures d'approbation et d'utilisation des équipements de sûreté, et
- m) les exigences et les procédures touchant aux passagers susceptibles de causer des troubles.

4. La Commission fixe, en modifiant le présent règlement par une décision conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 19, paragraphe 3, les critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes visées au paragraphe 1 et d'adopter d'autres mesures de sûreté procurant un niveau de protection adéquat sur la base d'une évaluation locale des risques. Ces mesures sont justifiées par des raisons liées à la taille de l'aéronef, ou à la nature, l'échelle ou la fréquence de l'exploitation ou d'autres activités pertinentes.

Pour des raisons d'urgence impérieuses, la Commission peut avoir recours à la procédure d'urgence visée à l'article 19, paragraphe 4.

Les États membres informent la Commission de ces mesures.

5. Les États membres veillent à l'application sur leur territoire des normes de base communes visées au paragraphe 1. Lorsqu'un État membre a des raisons d'estimer que le niveau de sûreté de l'aviation a été compromis par un manquement à la sûreté, il veille à ce que des

▼B

mesures adéquates soient rapidement prises pour remédier à ce manquement et assurer la continuité de la sûreté de l'aviation civile.

*Article 5***Coûts de sûreté**

Sous réserve des règles de droit communautaire applicables, chaque État membre peut déterminer dans quelles circonstances et dans quelle mesure les coûts engendrés par les mesures de sûreté prises en vertu du présent règlement pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite devraient être supportés par l'État, les entités aéroportuaires, les transporteurs aériens, d'autres organismes responsables ou les usagers. S'il y a lieu, et conformément au droit communautaire, les États membres peuvent contribuer avec les usagers aux coûts de mesures de sûreté plus strictes prises en vertu du présent règlement. Dans la mesure où cela est possible, les redevances ou transferts des frais afférents à la sûreté sont en relation directe avec les coûts des prestations de services de sûreté concernés et ne dépassent pas les coûts concernés.

*Article 6***Application de mesures plus strictes par les États membres**

1. Les États membres peuvent appliquer des mesures plus strictes que les normes de base communes visées à l'article 4. Dans ce cas, ils agissent sur la base d'une évaluation des risques et conformément au droit communautaire. Ces mesures sont pertinentes, objectives, non discriminatoires et proportionnées aux risques auxquels elles répondent.
2. Les États membres informent la Commission de ces mesures dès que possible après leur mise en œuvre. Dès réception de cette information, la Commission la transmet aux autres États membres.
3. Les États membres ne sont pas tenus d'informer la Commission si les mesures en question sont limitées à un vol donné à une date précise.

*Article 7***Mesures de sûreté demandées par des pays tiers**

1. Sans préjudice de tout accord bilatéral auquel la Communauté est partie, un État membre notifie à la Commission les mesures demandées par un pays tiers si elles sont différentes des normes de base communes visées à l'article 4, en ce qui concerne les vols au départ d'un aéroport situé dans un État membre et à destination de ce pays tiers ou survolant celui-ci.
2. À la demande de l'État membre concerné ou de sa propre initiative, la Commission examine toute demande de mesure notifiée en vertu du paragraphe 1 et peut, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 2, élaborer une réponse adéquate destinée au pays tiers concerné.
3. Les paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas si:
 - a) l'État membre concerné applique les mesures en question conformément à l'article 6, ou si
 - b) la demande du pays tiers se limite à un vol donné à une date précise.



Article 8

Coopération avec l'Organisation de l'aviation civile internationale

Sans préjudice de l'article 300 du traité, la Commission peut conclure avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) un protocole d'accord concernant les audits en vue d'éviter tout double contrôle du respect, par les États membres, de l'annexe 17 de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

Article 9

Autorité compétente

Lorsque, dans un même État membre, deux organismes ou plus sont chargés de la sûreté de l'aviation civile, l'État membre en question désigne une seule autorité (ci-après «l'autorité compétente») comme responsable de la coordination et de la surveillance de la mise en œuvre des normes de base communes visées à l'article 4.

Article 10

Programme national de sûreté de l'aviation civile

1. Chaque État membre élabore, applique et maintient un programme national de sûreté de l'aviation civile.

Ce programme définit les responsabilités en matière de mise en œuvre des normes de base communes visées à l'article 4 et décrit les mesures demandées à cet effet aux exploitants et aux entités.

2. L'autorité compétente met par écrit à la disposition des exploitants et des entités dont elle estime qu'ils y ont un intérêt légitime, selon le principe du «besoin d'en connaître», les parties appropriées de son programme national de sûreté de l'aviation civile.

Article 11

Programme national de contrôle de la qualité

1. Chaque État membre élabore, applique et maintient un programme national de contrôle de la qualité.

Ce programme permet à l'État membre de contrôler la qualité de la sûreté de l'aviation civile afin de veiller au respect tant du présent règlement que de son programme national de sûreté de l'aviation civile.

2. Les spécifications du programme national de contrôle de la qualité sont arrêtées en modifiant le présent règlement par l'ajout d'une annexe en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 19, paragraphe 3.

Pour des raisons d'urgence impérieuses, la Commission peut avoir recours à la procédure d'urgence visée à l'article 19, paragraphe 4.

Le programme doit permettre de déceler et de corriger rapidement les déficiences. Il prévoit également que tous les aéroports, exploitants et entités responsables de la mise en œuvre de normes de sûreté de l'aviation qui sont situés sur le territoire de l'État membre concerné font l'objet d'une surveillance régulière exercée directement par l'autorité compétente ou sous la supervision de celle-ci.



Article 12

Programme de sûreté aéroportuaire

1. Chaque exploitant d'aéroport élabore, applique et maintient un programme de sûreté aéroportuaire.

Ce programme décrit les méthodes et les procédures à suivre par l'exploitant d'aéroport afin de se conformer à la fois au présent règlement et au programme national de sûreté de l'aviation civile de l'État membre dans lequel l'aéroport est situé.

Le programme comprend des dispositions relatives au contrôle interne de la qualité décrivant la manière dont l'exploitant d'aéroport doit veiller au respect de ces méthodes et procédures.

2. Le programme de sûreté aéroportuaire est soumis à l'autorité compétente, qui peut prendre des mesures additionnelles s'il y a lieu.

Article 13

Programme de sûreté du transporteur aérien

1. Chaque transporteur aérien élabore, applique et maintient un programme de sûreté du transporteur aérien.

Ce programme décrit les méthodes et les procédures à suivre par le transporteur aérien afin de se conformer tant au présent règlement qu'au programme national de sûreté de l'aviation civile de l'État membre à partir duquel il fournit ses services.

Ce programme comprend des dispositions relatives au contrôle interne de la qualité décrivant la manière dont le transporteur aérien doit veiller au respect de ces méthodes et procédures.

2. Sur demande, le programme de sûreté du transporteur aérien est soumis à l'autorité compétente, qui peut prendre des mesures additionnelles s'il y a lieu.

3. Lorsque le programme de sûreté d'un transporteur aérien communautaire a été validé par l'autorité compétente de l'État membre accordant la licence d'exploitation, le transporteur aérien est réputé, pour tous les autres États membres, avoir satisfait aux exigences prévues au paragraphe 1. Cela est sans préjudice du droit d'un État membre de demander à tout transporteur aérien des informations détaillées sur la mise en œuvre des éléments suivants:

- a) les mesures de sûreté appliquées par cet État membre en vertu des dispositions de l'article 6, et/ou
- b) les procédures locales applicables dans les aéroports desservis.

Article 14

Programme de sûreté d'une entité

1. Chaque entité tenue d'appliquer des normes de sûreté de l'aviation civile, en vertu du programme national de sûreté de l'aviation civile visé à l'article 10, élabore, applique et maintient un programme de sûreté.

Ce programme décrit les méthodes et les procédures à suivre par l'entité afin de se conformer au programme national de sûreté de l'aviation civile de l'État membre concerné, pour ce qui est de son exploitation dans cet État membre.

Le programme comprend des dispositions relatives au contrôle interne de la qualité décrivant la manière dont l'entité doit elle-même veiller au respect de ces méthodes et procédures.

▼B

2. Sur demande, le programme de sûreté de l'entité appliquant les normes de sûreté de l'aviation est soumis à l'autorité compétente, qui peut prendre des mesures additionnelles s'il y a lieu.

*Article 15***Inspections de la Commission**

1. La Commission, en coopération avec l'autorité compétente de l'État membre concerné, réalise des inspections, y compris dans les aéroports et auprès des exploitants et des entités appliquant des normes de sûreté de l'aviation, afin de veiller à l'application du présent règlement par les États membres et, le cas échéant, de formuler des recommandations visant à renforcer la sûreté de l'aviation. À cet effet, l'autorité compétente informe la Commission par écrit de tous les aéroports affectés à l'aviation civile situés sur son territoire autres que ceux visés à l'article 4, paragraphe 4.

Les procédures relatives à l'exécution des inspections par la Commission sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 2.

2. Les inspections réalisées par la Commission dans les aéroports et auprès des exploitants et des entités appliquant des normes de sûreté de l'aviation sont inopinées. La Commission informe suffisamment à l'avance l'État membre concerné de la réalisation d'une inspection.

3. Chaque rapport d'inspection de la Commission est communiqué à l'autorité compétente de l'État membre concerné qui, dans sa réponse, expose les mesures prises pour remédier aux déficiences constatées.

Ce rapport, accompagné de la réponse de l'autorité compétente, est ensuite communiqué à l'autorité compétente de chacun des autres États membres.

*Article 16***Rapport annuel**

La Commission présente chaque année au Parlement européen, au Conseil et aux États membres un rapport qui les informe à la fois de l'application du présent règlement et de son impact sur l'amélioration de la sûreté de l'aviation.

*Article 17***Groupe consultatif des parties intéressées**

Sans préjudice du rôle dévolu au comité visé à l'article 19, la Commission établit un groupe consultatif des parties intéressées à la sûreté de l'aviation regroupant les organisations représentatives européennes opérant dans la sûreté de l'aviation ou directement concernées par celle-ci. Ce groupe a uniquement pour mission de conseiller la Commission. Le comité visé à l'article 19 tient le groupe consultatif des parties intéressées informé pendant toute la durée de la procédure réglementaire.

*Article 18***Diffusion des informations**

En règle générale, la Commission publie les mesures qui ont une incidence directe sur les passagers. Toutefois, les documents suivants sont considérés comme «informations classifiées de l'Union européenne» au sens de la décision 2001/844/CE, CECA, Euratom:

▼B

- a) les mesures et les procédures visées à l'article 4, paragraphes 3 et 4, à l'article 6, paragraphe 1, et à l'article 7, paragraphe 1, si elles contiennent des informations sensibles relatives à la sûreté;
- b) les rapports d'inspection de la Commission et les réponses des autorités compétentes visés à l'article 15, paragraphe 3.

*Article 19***Procédure de comité**

1. La Commission est assistée par un comité.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.
3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
4. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1, 2, 4 et 6, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

*Article 20***Accords entre la Communauté et les pays tiers**

Le cas échéant et conformément à la législation communautaire, des accords reconnaissant que les normes de sûreté appliquées dans un pays tiers sont équivalentes aux normes communautaires pourraient être envisagés dans des accords sur l'aviation conclus entre la Communauté et un pays tiers conformément à l'article 300 du traité, afin de promouvoir l'objectif du «contrôle unique de sûreté» pour tous les vols entre l'Union européenne et les pays tiers.

*Article 21***Sanctions**

Les États membres déterminent le régime de sanctions applicable aux violations des dispositions du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer l'application de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

*Article 22***Rapport de la Commission sur le financement**

La Commission fait rapport, au plus tard le 31 décembre 2008, sur les principes du financement des coûts des mesures de sûreté dans le domaine de l'aviation civile. Ce rapport examine les mesures qui doivent être prises afin de garantir que les redevances de sûreté soient utilisées exclusivement pour couvrir les coûts afférents à la sûreté, et afin d'améliorer la transparence de ces redevances. Ce rapport traite également des principes nécessaires pour maintenir une concurrence non faussée entre aéroports et entre transporteurs aériens et des différentes méthodes pour garantir la protection des consommateurs en ce qui concerne la répartition des coûts des mesures de sûreté entre les

▼B

contribuables et les usagers. Le rapport de la Commission est accompagné le cas échéant d'une proposition législative.

*Article 23***Abrogation**

Le règlement (CE) n° 2320/2002 est abrogé.

*Article 24***Entrée en vigueur**

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Il est applicable à partir de la date précisée dans les règles de mise en œuvre adoptées conformément aux procédures visées à l'article 4, paragraphes 2 et 3, mais au plus tard dans les vingt-quatre mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement.
3. Par dérogation au paragraphe 2, l'article 4, paragraphes 2, 3 et 4, l'article 8, l'article 11, paragraphe 2, l'article 15, paragraphe 1, deuxième alinéa, les articles 17, 19 et 22 sont applicables à partir de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

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



► **MI** ANNEXE I ◀

NORMES DE BASE COMMUNES DE PROTECTION DE L'AVIATION CIVILE CONTRE LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE (ARTICLE 4)

1. SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE

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

1. Lors de la conception et de la construction de nouvelles installations aéroportuaires ou lors de la modification d'installations aéroportuaires existantes, les exigences relatives à l'application des normes de base communes fixées dans la présente annexe et dans ses mesures d'application sont intégralement prises en compte.
2. Dans les aéroports, les zones suivantes sont établies:
 - a) le côté ville;
 - b) le côté piste;
 - c) les zones de sûreté à accès réglementé, et
 - d) les parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé.

1.2. **Contrôle des accès**

1. L'accès au côté piste est réglementé de manière à empêcher l'accès de personnes et de véhicules non autorisés à ces zones.
2. L'accès aux zones de sûreté à accès réglementé est contrôlé afin de garantir que les personnes et les véhicules non autorisés ne puissent y accéder.
3. L'accès au côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé n'est accordé qu'aux personnes et aux véhicules qui remplissent les conditions de sûreté requises.
4. Avant de se voir délivrer un certificat de membre d'équipage ou un titre de circulation aéroportuaire donnant un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé, toute personne, y compris les personnels navigants, doit avoir subi avec succès une vérification de ses antécédents.

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

1. Les personnes autres que les passagers, ainsi que les objets qu'elles transportent, sont soumises à une inspection/filtrage de façon continue et aléatoire à l'entrée des zones de sûreté à accès réglementé afin de prévenir l'introduction d'articles prohibés dans ces zones.
2. Toutes les personnes autres que les passagers, ainsi que les objets qu'elles transportent, sont soumises à une inspection/filtrage à l'entrée des parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé, afin de prévenir l'introduction d'articles prohibés dans ces parties.

1.4. **Contrôle des véhicules**

Les véhicules entrant dans une zone de sûreté à accès réglementé sont contrôlés afin de prévenir l'introduction d'articles prohibés dans ces zones.

1.5. **Surveillance, rondes et autres contrôles physiques**

Les aéroports et, si nécessaire, les zones contiguës auxquelles le public a accès font l'objet d'une surveillance, de rondes et d'autres contrôles physiques afin de détecter tout comportement suspect et de repérer les points vulnérables qui pourraient être exploités pour mener à bien des actes d'intervention illicite, et afin de dissuader toute personne de procéder à de tels actes.

2. ZONES DÉLIMITÉES DES AÉROPORTS

Les aéronefs stationnés dans des zones délimitées des aéroports auxquelles s'appliquent les mesures visées à l'article 4, paragraphe 4, sont séparés des aéronefs auxquels s'appliquent intégralement les normes de base communes, afin de garantir que les normes de sûreté appliquées aux aéro-

▼B

nefs, aux passagers, aux bagages, au fret et au courrier ne sont pas compromises.

3. SÛRETÉ DES AÉRONEFS

1. Avant son départ, un aéronef est soumis à une vérification ou à une fouille de sûreté afin de s'assurer qu'aucun objet prohibé ne se trouve à bord. Un aéronef en transit peut être soumis à d'autres mesures appropriées.
2. Tout aéronef est protégé contre les interventions non autorisées.

4. PASSAGERS ET BAGAGES DE CABINE**4.1. Inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine**

1. Tous les passagers au départ et ceux qui sont en correspondance ou en transit, ainsi que leurs bagages de cabine, sont soumis à une inspection/filtrage pour empêcher l'introduction d'articles prohibés dans les zones de sûreté à accès réglementé ou à bord d'un aéronef.
2. Les passagers en correspondance et leurs bagages de cabine peuvent être exemptés de l'inspection/filtrage:
 - a) s'ils arrivent d'un État membre, sauf si la Commission ou cet État membre a fait savoir que ces passagers et leurs bagages de cabine ne pouvaient pas être considérés comme ayant subi une inspection/filtrage conformément aux normes de base communes, ou
 - b) s'ils arrivent d'un pays tiers dans lequel les normes de sûreté appliquées ont été reconnues équivalentes aux normes de base communes conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 2.
3. Les passagers en transit et leurs bagages de cabine peuvent être exemptés de l'inspection/filtrage:
 - a) s'ils restent à bord de l'aéronef, ou
 - b) s'ils ne se mêlent pas à des passagers en partance ayant subi une inspection/filtrage autres que ceux embarquant dans le même aéronef, ou
 - c) s'ils arrivent d'un État membre, sauf si la Commission ou cet État membre ont fait savoir que ces passagers et leurs bagages de cabine ne pouvaient pas être considérés comme ayant subi une inspection/filtrage conformément aux normes de base communes, ou
 - d) s'ils arrivent d'un pays tiers dans lequel les normes de sûreté appliquées ont été reconnues équivalentes aux normes communautaires conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 2.

4.2. Protection des passagers et des bagages de cabine

1. Les passagers et leurs bagages de cabine sont protégés contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ils ont subi une inspection/filtrage et jusqu'au départ de l'aéronef dans lequel ils sont transportés.
2. Les passagers en partance ayant subi une inspection/filtrage ne se mêlent pas aux passagers à l'arrivée, à moins que:
 - a) ces passagers arrivent d'un État membre, pour autant que la Commission ou cet État membre n'aient pas fait savoir que ces passagers à l'arrivée et leurs bagages de cabine ne pouvaient pas être considérés comme ayant subi une inspection/filtrage conformément aux normes de base communes, ou que
 - b) les passagers arrivent d'un pays tiers dans lequel les normes de sûreté appliquées ont été reconnues équivalentes aux normes de base communes conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 2.

4.3. Passagers susceptibles de causer des troubles

Avant le départ, les passagers susceptibles de causer des troubles sont soumis à des mesures de sûreté appropriées.

▼B**5. BAGAGES DE SOUTE****5.1. Inspection/filtrage des bagages de soute**

1. Tous les bagages de soute sont soumis à une inspection/filtrage avant d'être chargés à bord d'un aéronef pour empêcher l'introduction d'articles prohibés dans les zones de sûreté à accès réglementé ou à bord d'un aéronef.
2. Les bagages de soute en correspondance peuvent être exemptés de l'inspection/filtrage:
 - a) s'ils arrivent d'un État membre, sauf si la Commission ou cet État membre ont fait savoir que ces bagages de soute ne pouvaient pas être considérés comme ayant subi une inspection/filtrage conformément aux normes de base communes, ou
 - b) s'ils arrivent d'un pays tiers dans lequel les normes de sûreté appliquées ont été reconnues équivalentes aux normes de base communes conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 2.
3. Les bagages de soute en transit peuvent être exemptés de l'inspection/-filtrage s'ils restent à bord de l'aéronef.

5.2. Protection des bagages de soute

Les bagages de soute destinés à être transportés dans un aéronef sont protégés contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ils ont subi une inspection/filtrage ou ont été confiés au transporteur aérien, si cet événement est antérieur au premier, et jusqu'au départ de l'aéronef dans lequel ils doivent être transportés.

5.3. Procédure de vérification de concordance entre passagers et bagages

1. Chaque bagage de soute est identifié comme étant accompagné ou non accompagné.
2. Les bagages de soute non accompagnés ne sont pas transportés, sauf s'ils ont été séparés pour des raisons indépendantes de la volonté du passager ou s'ils ont été soumis à des contrôles de sûreté appropriés.

6. FRET ET COURRIER**6.1. Contrôles de sûreté du fret et du courrier**

1. La totalité du fret et du courrier est soumise à des contrôles de sûreté avant le chargement à bord d'un aéronef. Un transporteur aérien n'accepte pas de transporter du fret ou du courrier dans un aéronef à moins qu'il n'ait réalisé ces contrôles de sûreté lui-même ou que la réalisation de ces contrôles ait été confirmée et attestée par un agent habilité, un chargeur connu ou un client en compte.
2. Le fret et le courrier en correspondance peuvent être soumis à d'autres contrôles de sûreté décrits dans une mesure d'application.
3. Le fret et le courrier en transit peuvent être exemptés des contrôles de sûreté s'ils restent à bord de l'aéronef.

6.2. Protection du fret et du courrier

1. Le fret et le courrier destinés à être transportés dans un aéronef sont protégés contre toute intervention non autorisée à partir du moment où les contrôles de sûreté ont eu lieu et jusqu'au départ de l'aéronef dans lequel ils doivent être transportés.
2. Le fret et le courrier insuffisamment protégés contre les interventions non autorisées après que les contrôles de sûreté ont eu lieu sont soumis à une inspection/filtrage.

7. COURRIER DE TRANSPORTEUR AÉRIEN ET MATÉRIEL DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

Le courrier et le matériel de transporteur aérien sont soumis à des contrôles de sûreté et sont ensuite protégés jusqu'à leur chargement dans l'aéronef afin d'empêcher que des articles prohibés ne soient introduits à bord d'un aéronef.

▼B

8. APPROVISIONNEMENTS DE BORD

Les approvisionnements de bord, y compris la restauration, destinés à être transportés ou utilisés à bord d'un aéronef sont soumis à des contrôles de sûreté et sont ensuite protégés jusqu'à leur chargement dans l'aéronef afin d'empêcher que des articles prohibés ne soient introduits à bord d'un aéronef.

9. FOURNITURES DESTINÉES AUX AÉROPORTS

Les fournitures destinées à être vendues ou utilisées dans les zones de sûreté à accès réglementé, y compris les fournitures pour les magasins hors taxes et les restaurants, sont soumises à des contrôles de sûreté afin d'empêcher que des articles prohibés ne soient introduits dans ces zones.

10. MESURES DE SÛRETÉ EN VOL

1. Sans préjudice des règles de sécurité aérienne applicables:

- a) les personnes non autorisées sont empêchées d'accéder au poste de pilotage au cours d'un vol;
- b) les passagers susceptibles de causer des troubles sont soumis à des mesures de sûreté appropriées au cours d'un vol.

2. Des mesures de sûreté appropriées, telles que la formation des équipages de conduite et de cabine, sont prises pour empêcher les actes d'intervention illicite au cours d'un vol.

3. Aucune arme, à l'exception de celles transportées dans la soute, n'est transportée à bord d'un aéronef, sauf si les conditions de sûreté requises sont remplies conformément au droit national et si les États concernés ont donné leur autorisation.

4. Le paragraphe 3 s'applique aussi aux officiers de sûreté à bord s'ils sont armés.

11. RECRUTEMENT ET FORMATION DU PERSONNEL

1. Les personnes appelées à réaliser des inspections/filtrages, des contrôles d'accès ou d'autres contrôles de sûreté, ou qui en sont responsables, sont recrutées, formées et, le cas échéant, certifiées afin de s'assurer qu'elles ont les aptitudes pour être engagées et les compétences pour exercer les tâches qui leur sont assignées.

2. Les personnes, autres que les passagers, qui ont besoin d'accéder à des zones de sûreté à accès réglementé suivent une formation en matière de sûreté avant qu'un titre de circulation aéroportuaire ou un certificat de membre d'équipage ne leur soit délivré.

3. La formation visée aux paragraphes 1 et 2 comprend une formation initiale et une formation continue.

4. Les instructeurs chargés de la formation des personnes visées aux paragraphes 1 et 2 disposent des qualifications nécessaires.

12. ÉQUIPEMENTS DE SÛRETÉ

Les équipements utilisés pour l'inspection/filtrage, le contrôle des accès et les autres contrôles de sûreté sont conformes aux spécifications définies et permettent d'accomplir les contrôles de sûreté concernés.



ANNEXE II

Spécifications communes du programme national de contrôle de la qualité à mettre en œuvre par chaque État membre dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

1. DÉFINITIONS

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

- 1) «volume de trafic annuel», le nombre total de passagers à l'arrivée, au départ et en transit (comptés une seule fois);
- 2) «autorité compétente», l'autorité nationale désignée par un État membre conformément à l'article 9, qui est chargée de coordonner et de contrôler la mise en œuvre de son programme national de sûreté de l'aviation civile;
- 3) «auditeur», toute personne exerçant des activités nationales de contrôle de conformité au nom de l'autorité compétente;
- 4) «certification», l'évaluation officielle et la confirmation par l'autorité compétente, ou au nom de celle-ci, qu'une personne a les compétences nécessaires pour exercer les fonctions d'auditeur à un niveau acceptable défini par l'autorité compétente;
- 5) «activité de contrôle de conformité», toute procédure ou tout processus utilisé pour évaluer la mise en œuvre du présent règlement et du programme national de sûreté de l'aviation civile;
- 6) «défiance», tout manquement à une exigence de sûreté de l'aviation civile;
- 7) «inspection», l'examen de l'application des mesures et procédures de sûreté afin de déterminer si elles sont effectivement mises en œuvre conformément aux normes requises et de déceler toute défiance;
- 8) «entretien», la vérification qu'un auditeur effectue oralement pour établir si des mesures ou procédures de sûreté spécifiques sont appliquées;
- 9) «observation», la vérification qu'un auditeur effectue visuellement pour établir qu'une mesure ou procédure de sûreté est appliquée;
- 10) «échantillon représentatif», la sélection, parmi les possibilités de contrôle existantes, d'un nombre et d'une gamme de vérifications suffisantes pour fournir la base de conclusions générales sur l'application des normes;
- 11) «audit de sûreté», l'examen approfondi des mesures et procédures de sûreté afin de déterminer si elles sont mises en œuvre intégralement et de manière suivie;
- 12) «test», la mise à l'épreuve des mesures de sûreté de l'aviation civile au cours de laquelle l'autorité compétente simule l'intention de commettre un acte d'intervention illicite afin d'évaluer l'application effective des mesures de sûreté existantes;
- 13) «vérification», toute action entreprise par un auditeur pour établir si une mesure de sûreté spécifique est effectivement instaurée;
- 14) «point faible», toute insuffisance des mesures et procédures appliquées susceptible d'être exploitée pour commettre un acte d'intervention illicite.

2. POUVOIRS DE L'AUTORITÉ COMPÉTENTE

- 2.1. Les États membres confèrent à l'autorité compétente les pouvoirs nécessaires pour contrôler et faire respecter toutes les exigences du présent règlement et de ses mesures d'application, y compris le pouvoir d'infliger des sanctions conformément à l'article 21.
- 2.2. L'autorité compétente exerce des activités de contrôle de conformité et dispose des pouvoirs nécessaires pour exiger qu'il soit remédié, dans un délai fixé, à toute défiance constatée.
- 2.3. Il est instauré une approche graduelle et proportionnée en ce qui concerne les actions de correction des déficiences et les mesures d'exécution. Cette

▼ M1

approche consiste en une succession d'étapes à mettre en œuvre jusqu'à ce que la correction soit effectuée:

- a) avis et recommandations;
- b) avertissement officiel;
- c) injonction;
- d) sanctions administratives et poursuites judiciaires.

L'autorité compétente peut sauter une ou plusieurs étapes, en particulier si la déficience est grave ou récurrente.

3. OBJECTIFS ET CONTENU DU PROGRAMME NATIONAL DE CONTRÔLE DE LA QUALITÉ

3.1. Les objectifs du programme national de contrôle de la qualité sont de vérifier que les mesures de sûreté de l'aviation civile sont effectivement et correctement appliquées et d'en déterminer le niveau de conformité aux dispositions du présent règlement et du programme national de sûreté de l'aviation civile par des activités de contrôle correspondantes.

3.2. Le programme national de contrôle de la qualité comprend les éléments suivants:

- a) organigramme, attributions et ressources;
- b) descriptions de poste et qualifications exigées des auditeurs;
- c) activités de contrôle de conformité, y compris champ des audits de sûreté, inspections et tests et, en cas de manquement réel ou potentiel à la sûreté, enquêtes, fréquence des audits de sûreté et des inspections ainsi que grille de conformité;
- d) études s'il y a lieu de redéfinir les besoins en matière de sûreté;
- e) activités de correction des déficiences fournissant des informations sur le régime de notification, de suivi et de correction des déficiences mis en œuvre pour assurer la conformité aux exigences de sûreté de l'aviation civile;
- f) mesures d'exécution et, le cas échéant, sanctions comme précisé aux points 2.1 et 2.3 de la présente annexe;
- g) compte rendu des activités de contrôle de conformité réalisées y compris, le cas échéant, échange d'informations entre organismes nationaux sur les niveaux de conformité;
- h) processus de surveillance des mesures de contrôle interne de la qualité de l'aéroport, de l'exploitant et de l'entité;
- i) processus pour consigner et analyser les résultats du programme national de contrôle de la qualité afin de dégager les tendances et d'orienter l'évolution future des politiques.

4. CONTRÔLE DE CONFORMITÉ

4.1. Tous les aéroports, exploitants et autres entités ayant des responsabilités en matière de sûreté de l'aviation civile font l'objet d'une surveillance régulière permettant de déceler et corriger rapidement leurs déficiences.

4.2. La surveillance est réalisée conformément au programme national de contrôle de la qualité, compte tenu du niveau de risque, du type et de la nature des modes opératoires, des normes de mise en œuvre, des résultats du contrôle interne de la qualité des aéroports, exploitants et entités ainsi que d'autres facteurs et analyses conditionnant la fréquence des contrôles.

4.3. La surveillance porte sur l'application et l'efficacité des mesures de contrôle interne des aéroports, exploitants et autres entités.

4.4. Dans chaque aéroport, la surveillance consiste en une série adaptée d'activités de contrôle de conformité et fournit un aperçu complet de l'application des mesures de sûreté en la matière.

4.5. La gestion, l'établissement des priorités et l'organisation du programme de contrôle de la qualité sont assurés indépendamment de la mise en œuvre opérationnelle des mesures prises dans le cadre du programme national de sûreté de l'aviation civile.

▼M1

- 4.6. Les activités de contrôle de conformité incluent les audits de sûreté, les inspections et les tests.
5. MÉTHODOLOGIE
 - 5.1. La méthodologie pour réaliser les activités de contrôle de conformité suit une approche normalisée et comprend l'affectation des tâches, la planification, la préparation, l'activité sur site, la classification des conclusions, la rédaction du rapport et le processus de correction.
 - 5.2. Les activités de contrôle de conformité reposent sur la collecte systématique d'informations au moyen d'observations, d'entretiens, de l'analyse de documents et de vérifications.
 - 5.3. Le contrôle de conformité comprend des activités annoncées aussi bien qu'inopinées.
6. AUDITS DE SÛRETÉ
 - 6.1. Un audit de sûreté couvre:
 - a) toutes les mesures de sûreté d'un aéroport; ou
 - b) toutes les mesures de sûreté appliquées par un aéroport, un terminal d'aéroport, un exploitant ou une entité particulière; ou
 - c) une partie spécifique du programme national de sûreté de l'aviation civile.
 - 6.2. La méthodologie pour réaliser un audit de sûreté tient compte des éléments suivants:
 - a) annonce de l'audit de sûreté et communication d'un questionnaire préalable le cas échéant;
 - b) phase de préparation comprenant l'analyse du questionnaire préalable rempli et des autres documents pertinents;
 - c) réunion d'information initiale avec des représentants de l'aéroport, de l'exploitant ou de l'entité avant le début de l'activité sur site;
 - d) activité sur site;
 - e) compte rendu oral et notification;
 - f) en cas de déficience constatée, processus de correction et contrôle correspondant.
 - 6.3. Afin de permettre de confirmer que les mesures de sûreté sont appliquées, la réalisation d'un audit de sûreté repose sur la collecte systématique d'informations au moyen de l'une au moins des techniques suivantes:
 - a) analyse de documents;
 - b) observations;
 - c) entretiens;
 - d) vérifications.
 - 6.4. Les aéroports dont le volume de trafic annuel dépasse 10 millions de passagers font l'objet d'un audit de sûreté couvrant toutes les normes de sûreté de l'aviation civile au moins tous les 4 ans. Le contrôle recouvre un échantillon représentatif d'informations.
7. INSPECTIONS
 - 7.1. Le champ d'une inspection couvre au moins un ensemble de mesures de sûreté directement liées figurant à l'annexe I du présent règlement ainsi que les mesures d'application correspondantes. Elles font l'objet de contrôles regroupés en une séquence unique ou réalisés dans un délai raisonnable ne dépassant pas normalement trois mois. Le contrôle recouvre un échantillon représentatif d'informations.
 - 7.2. Une série de mesures de sûreté directement liées est l'ensemble formé par au moins deux exigences visées à l'annexe I du présent règlement et par les mesures d'application correspondantes, les éléments de cet ensemble influant si étroitement les uns sur les autres qu'il est impossible, sans les envisager conjointement, de déterminer correctement si leur objectif est atteint. Ces séries comprennent celles qui sont énumérées à l'appendice I de la présente annexe.

▼M1

- 7.3. Les inspections sont inopinées. Si l'autorité compétente estime que cela n'est pas possible, les inspections peuvent être annoncées. La méthodologie pour réaliser une inspection tient compte des éléments suivants:
- phase de préparation;
 - activité sur site;
 - compte rendu oral en fonction de la fréquence et des résultats des activités de contrôle;
 - compte rendu/enregistrement;
 - processus de correction et contrôle correspondant.
- 7.4. Afin de permettre de confirmer que les mesures de sûreté sont efficaces, la réalisation de l'inspection repose sur la collecte systématique d'informations au moyen de l'une au moins des techniques suivantes:
- analyse de documents;
 - observations;
 - entretiens;
 - vérifications.
- 7.5. Dans les aéroports dont le volume de trafic annuel dépasse 2 millions de passagers, la fréquence minimale d'inspection de toutes les séries de mesures de sûreté directement liées figurant aux chapitres 1 à 6 de l'annexe I du présent règlement est de douze mois sauf si l'aéroport a fait l'objet d'un contrôle au cours de cette période. La fréquence d'inspection de toutes les mesures de sûreté couvertes par les chapitres 7 à 12 de l'annexe I est déterminée par l'autorité compétente sur la base d'une évaluation des risques.
- 7.6. Lorsque, dans un État membre, il n'y a aucun aéroport dont le volume de trafic annuel dépasse les 2 millions de passagers, les exigences du point 7.5 s'appliquent à l'aéroport qui a le plus gros volume de trafic annuel sur le territoire de l'État membre.
8. TESTS
- 8.1. Les tests sont réalisés afin d'évaluer notamment l'application effective des mesures de sûreté suivantes:
- contrôle de l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé;
 - protection des aéronefs;
 - inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine;
 - inspection/filtrage du personnel et des objets transportés;
 - protection des bagages de soute;
 - inspection/filtrage du fret ou du courrier;
 - protection du fret et du courrier.
- 8.2. Un protocole de test et sa méthodologie sont mis au point compte tenu des contraintes juridiques, de sécurité et d'exploitation. La méthodologie porte sur les éléments suivants:
- phase de préparation;
 - activité sur site;
 - compte rendu oral en fonction de la fréquence et des résultats des activités de contrôle;
 - compte rendu/enregistrement;
 - processus de correction et contrôle correspondant.
9. ÉTUDES
- 9.1. Des études sont réalisées chaque fois que l'autorité compétente constate qu'il est nécessaire de réévaluer les modes opératoires afin de déceler tout point faible et d'y remédier. Lorsqu'un point faible est décelé, l'autorité compétente exige l'application de mesures de protection proportionnées au risque qu'il représente.

▼ M1**10. COMPTE RENDU**

- 10.1. Les activités de contrôle de conformité sont notifiées ou consignées dans un format normalisé qui permet une analyse continue des tendances.
- 10.2. Le compte rendu comprend les éléments suivants:
- a) le type d'activité;
 - b) l'aéroport, l'exploitant ou l'entité contrôlé;
 - c) la date et l'heure de l'activité;
 - d) le nom des auditeurs exerçant l'activité;
 - e) le champ de l'activité;
 - f) les conclusions et dispositions correspondantes du programme national de sûreté de l'aviation civile;
 - g) la grille de conformité;
 - h) les recommandations de mesures correctrices le cas échéant;
 - i) le délai de correction le cas échéant.
- 10.3. En cas de déficience constatée, l'autorité compétente rend compte des conclusions pertinentes à l'aéroport, aux exploitants ou aux entités ayant fait l'objet du contrôle.

11. GRILLE DE CONFORMITÉ COMMUNE

- 11.1. Les activités de contrôle de conformité permettent d'évaluer la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile à l'aide de la grille de conformité harmonisée figurant à l'appendice II.

12. CORRECTION DES DÉFICIENCES

- 12.1. La correction des déficiences constatées a lieu rapidement. Lorsque la correction ne peut avoir lieu rapidement, des mesures compensatoires sont appliquées.
- 12.2. L'autorité compétente exige des aéroports, exploitants ou entités ayant fait l'objet d'un contrôle de conformité qu'ils soumettent à son approbation un plan d'action couvrant toutes les déficiences recensées dans les rapports ainsi qu'un calendrier d'application des mesures correctrices et qu'ils confirment l'achèvement du processus de correction.

13. ACTIVITÉS DE SUIVI LIÉES À LA VÉRIFICATION DE LA CORRECTION

- 13.1. Une fois que l'aéroport, l'exploitant ou l'entité ayant fait l'objet d'un contrôle a confirmé que toutes les mesures correctrices ont été prises, l'autorité compétente en vérifie l'application.
- 13.2. Les activités de suivi sont réalisées selon la méthode de contrôle la plus adaptée.

14. DISPONIBILITÉ DES AUDITEURS

- 14.1. Chaque État membre veille à ce qu'un nombre suffisant d'auditeurs soient disponibles, directement auprès de l'autorité compétente ou sous la supervision de celle-ci, pour exercer toutes les activités de contrôle de conformité.

15. CRITÈRES DE QUALIFICATION DES AUDITEURS

- 15.1. Chaque État membre veille à ce que les auditeurs exerçant des fonctions au nom de l'autorité compétente:

- a) soient dégagés de toute obligation contractuelle ou pécuniaire vis-à-vis de l'aéroport, l'exploitant ou l'entité à contrôler; et
- b) aient les compétences requises, en particulier suffisamment de connaissances théoriques et d'expérience pratique dans le domaine en question.

Les auditeurs sont soumis à une certification ou un agrément équivalent de la part de l'autorité compétente.

- 15.2. Les auditeurs ont les compétences suivantes:

- a) compréhension des mesures de sûreté en vigueur et de la façon dont elles s'appliquent aux opérations à contrôler, y compris:

▼M1

- compréhension des principes de sûreté,
 - compréhension des tâches de surveillance,
 - compréhension des facteurs affectant les performances humaines;
- b) connaissance pratique des technologies et techniques de sûreté;
- c) connaissance des principes, procédures et techniques de contrôle de conformité;
- d) connaissance pratique des opérations à contrôler;
- e) compréhension du rôle et des pouvoirs de l'auditeur.
- 15.3. Les auditeurs suivent une formation permanente à une fréquence suffisante pour conserver leurs compétences initiales et en acquérir de nouvelles en fonction des évolutions dans le domaine de la sûreté.
16. POUVOIRS DES AUDITEURS
- 16.1. Les auditeurs exerçant des activités de contrôle sont investis de l'autorité suffisante pour obtenir les informations nécessaires à l'accomplissement de leurs tâches.
- 16.2. Les auditeurs portent une preuve d'identité les autorisant à exercer des activités de contrôle de conformité au nom de l'autorité compétente et leur donnant accès à toutes les zones requises.
- 16.3. Les auditeurs sont habilités à:
- a) exiger un accès immédiat à toutes les zones nécessaires aux fins du contrôle, y compris aux aéronefs et aux bâtiments; et
 - b) exiger l'application correcte ou la répétition des mesures de sûreté.
- 16.4. Compte tenu des pouvoirs conférés aux auditeurs, l'autorité compétente statue conformément au point 2.3 dans les cas suivants:
- a) obstruction intentionnelle ou opposition à un auditeur;
 - b) demande d'informations d'un auditeur ignorée ou refusée;
 - c) communication à un auditeur d'informations fausses ou trompeuses dans un but frauduleux; et
 - d) usurpation de l'identité d'un auditeur dans un but frauduleux.
17. MEILLEURES PRATIQUES
- 17.1. Les États membres informent la Commission des meilleures pratiques concernant les programmes de contrôle de la qualité, les méthodologies de contrôle et les auditeurs. La Commission met ces informations à la disposition des États membres.
18. COMPTE RENDU À LA COMMISSION
- 18.1. Les États membres soumettent chaque année à la Commission un rapport sur les mesures prises pour s'acquitter de leurs obligations en vertu du présent règlement et sur la situation en matière de sûreté de l'aviation civile dans les aéroports situés sur leur territoire. La période de référence du rapport court du 1^{er} janvier au 31 décembre. Le rapport est exigible trois mois après la fin de la période de référence.
- 18.2. Le contenu du rapport est conforme à l'appendice III selon un modèle fourni par la Commission.
- 18.3. La Commission met les principales conclusions tirées de ces rapports à la disposition des États membres.

▼M1*Appendice I***Éléments à inclure dans les séries de mesures de sûreté directement liées**

Les séries de mesures de sûreté directement liées visées au point 7.1 de l'annexe II comprennent les éléments suivants de l'annexe I du présent règlement ainsi que les dispositions correspondantes établies dans ses mesures d'application:

Pour le point 1 — Sûreté aéroportuaire:

- i) point 1.1; ou
- ii) point 1.2 (sauf les dispositions relatives aux cartes d'identité aéroportuaires et laissez-passer de véhicules); ou
- iii) point 1.2 (dispositions relatives aux cartes d'identité aéroportuaires); ou
- iv) point 1.2 (dispositions relatives aux laissez-passer de véhicules); ou
- v) point 1.3 et les éléments pertinents du point 12; ou
- vi) point 1.4; ou
- vii) point 1.5.

Pour le point 2 — Zones délimitées des aéroports:

le point dans son intégralité.

Pour le point 3 — Sûreté des aéronefs:

- i) point 3.1; ou
- ii) point 3.2.

Pour le point 4 — Passagers et bagages de cabine:

- i) point 4.1 et les éléments pertinents du point 12; ou
- ii) point 4.2; ou
- iii) point 4.3.

Pour le point 5 — Bagages de soute:

- i) point 5.1 et les éléments pertinents du point 12; ou
- ii) point 5.2; ou
- iii) point 5.3.

Pour le point 6 — Fret et courrier:

- i) toutes les dispositions relatives à l'inspection/filtrage et aux contrôles de sûreté réalisés par un agent habilité à l'exception des dispositions visées aux points ii) à v) ci-dessous; ou
- ii) toutes les dispositions relatives aux contrôles de sûreté réalisés par des chargeurs connus; ou
- iii) toutes les dispositions relatives aux clients en compte; ou
- iv) toutes les dispositions relatives au transport de fret et du courrier; ou
- v) toutes les dispositions relatives à la protection du fret et du courrier dans les aéroports.

Pour le point 7 — Courrier de transporteur aérien et matériel de transporteur aérien:

le point dans son intégralité.

Pour le point 8 — Approvisionnements de bord:

le point dans son intégralité.

Pour le point 9 — Fournitures destinées aux aéroports:

le point dans son intégralité.

Pour le point 10 — Mesures de sûreté en vol:

le point dans son intégralité.

▼ M1

Pour le point 11 — Recrutement et formation du personnel:

- i) toutes les dispositions relatives au recrutement du personnel par un aéroport, un exploitant ou une entité; ou
- ii) toutes les dispositions relatives à la formation du personnel par un aéroport, un exploitant ou une entité.

▼ M1*Appendice II***Grille de conformité harmonisée**

La grille de conformité suivante est applicable pour vérifier la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile.

	Audit de sûreté	Inspection	Test
Conformité intégrale	✓	✓	✓
Conformité, mais amélioration souhaitable	✓	✓	✓
Non conformité	✓	✓	✓
Non conformité, avec de graves déficiences	✓	✓	✓
Sans objet	✓	✓	
Non confirmé	✓	✓	✓

▼M1*Appendice III***CONTENU DU RAPPORT À LA COMMISSION****1. Organigramme, attributions et ressources**

- a) Modalités du contrôle de la qualité sur le plan de l'organisation, des attributions et des ressources, y compris futures modifications prévues [voir le point 3.2 a)].
- b) Nombre d'auditeurs, actuel et futur (voir le point 14).
- c) Formation suivie par les auditeurs (voir le point 15.2).

2. Activités de contrôle des opérations

Toutes les activités de contrôle réalisées avec indication précise:

- a) du type (audit de sûreté, inspection initiale, inspection de suivi, test, autre);
- b) des aéroports, exploitants et entités contrôlés;
- c) du champ;
- d) de la fréquence; et
- e) du nombre total de jours-homme passés dans le domaine.

3. Activités de correction des déficiences

- a) État de la situation concernant les activités de correction des déficiences.
- b) Principales activités entreprises ou prévues (par exemple, création de nouveaux postes, acquisition d'équipements, travaux de construction) et progrès accomplis en vue de la correction.
- c) Mesures d'exécution appliquées [voir le point 3.2 f)].

4. Données et tendances générales

- a) Total national annuel du trafic de passagers et de fret et du nombre de mouvements d'aéronefs.
- b) Liste des aéroports par catégories.
- c) Nombre de transporteurs aériens en activité à partir du territoire, par catégories (nationaux, européens, tiers).
- d) Nombre d'agents habilités.
- e) Nombre de sociétés de restauration.
- f) Nombre de sociétés de nettoyage.
- g) Nombre approximatif des autres entités ayant des responsabilités en matière de sûreté de l'aviation civile (chargeurs connus, sociétés d'assistance au sol).

5. Situation en matière de sûreté de l'aviation civile dans les aéroports

Situation générale concernant la sûreté de l'aviation civile dans l'État membre.