

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 1147/2011 DE LA COMMISSION

du 11 novembre 2011

modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile en ce qui concerne l'utilisation de scanners de sûreté dans les aéroports de l'Union européenne

(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, paragraphes 2 et 3,

considérant ce qui suit:

(1) Conformément à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 300/2008, la Commission est tenue d'arrêter les mesures de portée générale visant à modifier les éléments non essentiels des normes de base communes visées à l'annexe dudit règlement, en les complétant.

(2) L'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 300/2008 prévoit également que la Commission adopte des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile prévues à l'annexe dudit règlement, complétées par les mesures de portée générale adoptées par la Commission sur la base de l'article 4, paragraphe 2.

(3) En particulier, le règlement (CE) n° 272/2009 de la Commission ⁽²⁾ complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile prévoit des mesures de portée générale concernant les méthodes autorisées pour l'inspection/filtrage des passagers, énoncées dans la partie A de son annexe.

(4) Pour permettre l'utilisation des scanners de sûreté comme méthode d'inspection/filtrage des passagers, il convient d'en réglementer l'utilisation et de définir des conditions minimales de fonctionnement et des normes minimales de performance en matière de détection.

(5) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission ⁽³⁾ en conséquence.

(6) Les scanners de sûreté doivent être installés et utilisés dans le respect de la recommandation 1999/519/CE du Conseil du 12 juillet 1999 relative à la limitation de l'exposition du public aux champs électromagnétiques (de 0 Hz à 300 GHz) ⁽⁴⁾ et de la directive 2004/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (champs électromagnétiques) (dix-huitième directive particulière au sens de l'article 16, paragraphe 1, de la directive 89/391/CEE) ⁽⁵⁾.

(7) En établissant des conditions de fonctionnement spécifiques pour l'utilisation des scanners de sûreté et en offrant aux passagers la possibilité de se soumettre à des méthodes alternatives d'inspection/filtrage, le présent règlement respecte les droits fondamentaux ainsi que les principes reconnus notamment par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, dont le respect de la dignité humaine et de la vie privée et familiale, le droit à la protection des données à caractère personnel, les droits de l'enfant, le droit à la liberté de religion et l'interdiction de toute discrimination. Le présent règlement doit être appliqué dans le respect de ces droits et de ces principes.

(8) Les mesures prévues par le 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*.

⁽¹⁾ JO L 97 du 9.4.2008, p. 72.

⁽²⁾ JO L 91 du 3.4.2009, p. 7.

⁽³⁾ JO L 55 du 5.3.2010, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 199 du 30.7.1999, p. 59.

⁽⁵⁾ JO L 159 du 30.4.2004, p. 1.

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

Fait à Bruxelles, le 11 novembre 2011.

Par la Commission

Le président

José Manuel BARROSO

ANNEXE

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

1) Au chapitre 4, le point 4.1.1.1 est remplacé par le texte suivant:

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

2) Au chapitre 4, le point 4.1.1.2 est remplacé par le texte suivant:

«4.1.1.2. Les passagers sont soumis à une inspection/un filtrage au moyen:

- a) d'une palpation; ou
- b) du franchissement d'un portique de détection de métaux; ou
- c) de chiens détecteurs d'explosifs en combinaison avec le point a); ou
- d) de scanners de sûreté n'utilisant pas de rayonnements ionisants.

Lorsque l'agent de sûreté ne peut déterminer si un passager transporte ou non des articles prohibés, ce dernier est interdit d'accès aux zones de sûreté ou est à nouveau soumis à une inspection/un filtrage, à la satisfaction de l'agent de sûreté.»

3) Au chapitre 4, le point suivant est ajouté:

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

- a) aucun stockage et aucune conservation, copie, impression ou récupération d'images par les scanners de sûreté ne sont autorisés. Une image générée lors de l'inspection/du filtrage peut cependant être conservée pendant la durée nécessaire à son analyse par l'examineur humain; elle doit être effacée dès qu'il est établi que le passager ne porte aucun objet dangereux. Tout accès non autorisé à une telle image et toute utilisation non autorisée de celle-ci sont prohibés et doivent être empêchés;
- b) l'examineur humain qui analyse l'image doit se trouver dans un espace séparé, de telle sorte qu'il ne soit pas en mesure de voir le passager faisant l'objet de l'inspection/du filtrage;
- c) tout dispositif technique permettant de stocker, de copier ou de photographier des images, ou de les enregistrer de quelque autre manière, est interdit dans l'espace séparé où l'image est analysée;
- d) l'image ne doit être associée à aucune donnée relative à la personne faisant l'objet de l'inspection/du filtrage. L'anonymat de cette dernière doit être assuré;
- e) tout passager est en droit de demander que l'image de son corps soit analysée par un examinateur humain de sexe masculin ou de sexe féminin, selon son choix;
- f) l'image doit être floutée ou masquée de manière à empêcher toute reconnaissance du visage du passager.

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

Tout passager est en droit de s'opposer à une inspection/un filtrage au moyen d'un scanner de sûreté. Il est alors inspecté/filtré à l'aide d'une méthode alternative comprenant au moins une palpation, conformément à l'appendice 4-A de la décision C(2010) 774 de la Commission. Lorsque l'alarme d'un scanner de sûreté se déclenche, la cause doit en être trouvée.

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

4) Au chapitre 11, le point 11.3 est remplacé par le texte suivant:

«11.3. CERTIFICATION OU AGRÈMENT

11.3.1. Les personnes qui exécutent les tâches énumérées aux points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 sont soumises:

- a) à un processus initial de certification ou d'agrément;
 - b) pour les personnes qui font fonctionner des équipements de radioscopie ou de détection d'explosifs et pour les examinateurs humains de scanners de sûreté, à une recertification au moins tous les trois ans;
 - c) dans tous les autres cas, à une recertification ou à un réagrément au moins tous les cinq ans.
- 11.3.2. Les personnes qui font fonctionner des équipements radioscopiques ou de détection d'explosifs et les examinateurs humains de scanners de sûreté doivent, dans le cadre du processus de certification ou d'agrément initial, passer un examen normalisé d'interprétation d'images.
- 11.3.3. Le processus de recertification ou de réagrément pour les personnes qui font fonctionner des équipements radioscopiques ou de détection d'explosifs et pour les examinateurs humains de scanners de sûreté doit comporter à la fois l'examen normalisé d'interprétation d'images et une évaluation des performances opérationnelles.
- 11.3.4. En l'absence de recertification ou de réagrément ou en cas d'échec lors du processus de recertification ou de réagrément dans un délai raisonnable, ne dépassant pas normalement trois mois, les droits associés en matière de sûreté sont retirés.
- 11.3.5. Les dossiers de certification ou d'agrément doivent être conservés pour toutes les personnes certifiées ou agréées, au moins pendant la durée de leur contrat.»
- 5) Au chapitre 11, le point suivant est ajouté:
- «11.4.1.1. Les examinateurs humains de scanners de sûreté sont tenus de suivre une formation périodique comprenant un entraînement à la reconnaissance d'images et des examens à ce sujet. La formation se compose d'un cours de formation et/ou d'une formation sur ordinateur. Au moins six heures par semestre doivent y être consacrées.
- Les résultats des examens doivent être communiqués à la personne et conservés; ils peuvent être pris en considération dans le cadre du processus de recertification ou de réagrément.»
- 6) Au chapitre 12, les points suivants sont ajoutés:
- «12.11. SCANNERS DE SÛRETÉ
- 12.11.1. **Principes généraux**
- Un scanner de sûreté est un système utilisé pour l'inspection/le filtrage de personnes et capable de détecter des objets métalliques et non métalliques distincts de la peau humaine portés à même le corps ou dans les vêtements.
- Un scanner de sûreté utilisé en association avec un examinateur humain peut consister en un système de détection produisant une image du corps d'un individu, qui sera analysée par un examinateur humain afin de s'assurer que la personne en question ne porte sur son corps aucun objet métallique et non métallique distinct de la peau humaine. Lorsque l'examineur humain détecte un tel objet, il en communique l'emplacement à l'agent de sûreté aux fins d'un contrôle plus approfondi. L'examineur humain doit alors être considéré comme une partie intégrante du système de détection.
- Un scanner de sûreté muni d'un dispositif de détection automatique d'objets dangereux peut consister en un système de détection reconnaissant automatiquement les objets métalliques et non métalliques distincts de la peau humaine portés sur son corps par la personne faisant l'objet de l'inspection/du filtrage. Lorsque ce système détecte un tel objet, il en communique l'emplacement à l'agent de sûreté au moyen d'un avatar.
- Un scanner de sûreté utilisé pour l'inspection/le filtrage des passagers est tenu de respecter les normes suivantes:
- a) les scanners de sûreté doivent détecter et signaler par une alarme au moins des objets métalliques et non métalliques spécifiés, y compris les explosifs, tant isolés qu'associés à d'autres objets;
 - b) la détection doit être indépendante de l'emplacement et de l'orientation de l'objet;
 - c) le système doit comporter un voyant indiquant que l'équipement est en fonction;
 - d) les scanners de sûreté doivent être placés de façon à garantir que leurs performances ne sont pas affectées par des sources d'interférence;
 - e) le bon fonctionnement des scanners de sûreté doit être testé quotidiennement;
 - f) l'utilisation des scanners de sûreté doit se conformer au concept d'exploitation défini par le fabricant.

Les scanners de sûreté destinés à l'inspection/au filtrage des passagers doivent être installés et utilisés dans le respect de la recommandation 1999/519/CE du Conseil du 12 juillet 1999 relative à la limitation de l'exposition du public aux champs électromagnétiques (de 0 Hz à 300 GHz) (*) et de la directive 2004/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (champs électromagnétiques) (dix-huitième directive particulière au sens de l'article 16, paragraphe 1, de la directive 89/391/CEE) (**).

12.11.2. Normes applicables aux scanners de sûreté

Les exigences de performance applicables aux scanners de sûreté figurent à l'appendice 12-K, qui doit être classifié "Confidentiel UE" et traité conformément à la décision 2001/844/CE, CECA, Euratom.

Les scanners de sûreté doivent satisfaire aux normes définies à l'appendice 12-K à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement.

12.11.2.1. Tous les scanners de sûreté doivent satisfaire à la norme 1.

La norme 1 expire le 1^{er} janvier 2022.

12.11.2.2. La norme 2 s'applique aux scanners de sûreté installés à partir du 1^{er} janvier 2019.

(*) JO L 199 du 30.7.1999, p. 59.

(**) JO L 159 du 30.4.2004, p. 1.»

7) Au chapitre 12, l'appendice 12-K est ajouté:

«APPENDICE 12-K

Les dispositions détaillées relatives aux exigences de performance des scanners de sûreté en matière de sûreté sont fixées dans une décision distincte de la Commission.»
