

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 654/2013 DE LA COMMISSION

du 10 juillet 2013

modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 en ce qui concerne les listes de contrôle pour la validation UE de sûreté aérienne des entités de pays tiers

(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) Le 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⁾ contient des règles détaillées concernant la validation UE de sûreté aérienne.
- (2) Les listes de contrôle sont l'instrument que le validateur UE de sûreté aérienne doit utiliser pour évaluer le niveau de sûreté appliqué au fret ou au courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE. Il est nécessaire d'ajouter

deux autres listes de contrôle aux listes existantes afin d'assurer la mise en œuvre intégrale du régime relatif à la validation UE de sûreté aérienne.

- (3) Il y a donc lieu de modifier le règlement (UE) n° 185/2010 en conséquence.
- (4) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité pour la sûreté de l'aviation civile institué en vertu de l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 300/2008,

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 à la date 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 10 juillet 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) l'appendice suivant est inséré à la suite de l'appendice 6-C:

«APPENDICE 6-C2**LISTE DE CONTRÔLE POUR LA VALIDATION DES AGENTS HABILITÉS D'UN PAYS TIERS TITULAIRES D'UNE VALIDATION UE DE SÛRETÉ AÉRIENNE**

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

Un RA3 garantit que les expéditions à destination de l'Union européenne ont fait l'objet de contrôles de sûreté, notamment une inspection/un filtrage le cas échéant, et ont été protégées contre toute intervention non autorisée entre le moment où elles ont fait l'objet de ces contrôles de sûreté et le moment où elles ont été chargées à bord d'un aéronef ou remises à un ACC3 ou à un autre RA3.

Les conditions préalables au transport de fret ou de courrier aérien à destination de l'Union (*) ou de l'Islande, de la Norvège ou de la Suisse sont fixées par le règlement (UE) n° 185/2010.

La liste de contrôle est l'outil que le validateur UE de sûreté aérienne doit utiliser pour évaluer le niveau de sûreté appliqué au fret ou au courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE (**) par l'entité demandant à être désignée comme RA3 ou sous sa responsabilité. La liste de contrôle ne doit être utilisée que dans les cas visés au point 6.8.4.1 b) de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010. Dans les cas visés au point 6.8.4.1 a) de ladite annexe, le validateur UE de sûreté aérienne doit utiliser la liste de contrôle relative aux ACC3.

Si le validateur UE de sûreté aérienne conclut que l'entité a réussi à se conformer aux objectifs mentionnés sur cette liste de contrôle, un rapport de validation est remis à l'entité validée. Le rapport de validation doit préciser que l'entité est désignée comme agent habilité d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne (RA3). Le RA3 peut utiliser le rapport dans ses relations commerciales avec tout ACC3. Le rapport de validation comprend au moins tous les éléments suivants:

- a) la liste de contrôle complétée [appendice 6-C2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010], signée par le validateur UE de sûreté aérienne et accompagnée, le cas échéant, des observations de l'entité validée;
- b) la déclaration d'engagements [appendice 6-H2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010] signée par l'entité validée;
- c) une déclaration signée par le validateur UE de sûreté aérienne attestant son indépendance vis-à-vis de l'entité validée [appendice 11-A de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010].

La numérotation des pages, la date de la validation UE de sûreté aérienne et les paraphes apposés sur chaque page par le validateur et l'entité validée doivent faire foi de l'intégrité du rapport de validation. En principe, le rapport de validation est rédigé en anglais.

Le volet 5 – Inspection/filtrage et le volet 6 – Fret ou courrier à haut risque (FCHR) doivent être examinés au regard des exigences des chapitres 6.7 et 6.8 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010. Pour les volets qui ne peuvent pas être examinés au regard des exigences du règlement (UE) n° 185/2010, les critères de référence sont les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'annexe 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale et les orientations figurant dans le manuel de sûreté de l'aviation de l'OACI (Doc 8973-Diffusion restreinte).

Si le validateur UE de sûreté aérienne conclut que l'entité n'a pas respecté les objectifs visés dans la présente liste de contrôle, cette entité reçoit une copie de la liste de contrôle complétée indiquant les défaillances.

Instructions

- 1) Tous les volets de la liste de contrôle doivent être remplis. Lorsqu'aucune information n'est disponible, cette absence d'informations doit être expliquée.
- 2) À la suite de chaque volet, le validateur UE de sûreté aérienne atteste si et dans quelle mesure les objectifs dudit volet sont remplis.

VOLET 1

Identification de l'entité validée et du validateur

1.1. Date(s) de validation

Utiliser le format de date exact, par exemple 01.10.2012 au 02.10.2012.

jj/mm/aaaa	
------------	--

1.2. Date de la précédente validation, le cas échéant

jj/mm/aaaa	
------------	--

Numéro d'enregistrement RA3 précédent, le cas échéant	
---	--

Certificat OEA/statut C-TPAT/autres types de certification, le cas échéant	
--	--

1.3. Informations concernant le validateur de sûreté aérienne

Nom	
-----	--

Société/Organisme/Autorité	
----------------------------	--

Identifiant alphanumérique unique (IAU)	
---	--

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

Numéro de téléphone – y compris les indicatifs internationaux	
---	--

1.4. Nom de l'entité

Nom	
-----	--

Numéro de la société (par exemple, numéro d'identification dans le registre de commerce, le cas échéant)	
--	--

Numéro/Unité/Bâtiment	
-----------------------	--

Rue	
-----	--

Ville	
-------	--

Code postal	
-------------	--

État (le cas échéant)	
-----------------------	--

Pays	
------	--

Adresse de boîte postale, le cas échéant	
--	--

1.5. Adresse principale de l'organisme (si elle diffère du site à valider)

Numéro/unité/bâtiment	
-----------------------	--

Rue	
-----	--

Ville	
-------	--

Code postal	
-------------	--

État (le cas échéant)	
Pays	
Adresse de boîte postale, le cas échéant	
1.6. Nature de l'activité – plusieurs types d'activités peuvent coexister	
a) Fret aérien uniquement b) Transport aérien et autres modes de transport c) Transitaire avec locaux pour le fret d) Transitaire sans locaux pour le fret e) Agent de manutention f) Autres	
1.7. Le demandeur ...	
a) reçoit-il du fret d'un autre agent habilité d'un pays tiers?	
b) reçoit-il du fret de chargeurs connus d'un pays tiers?	
c) reçoit-il du fret de clients en compte d'un pays tiers?	
d) reçoit-il du fret exempté?	
e) inspecte-t-il le fret?	
f) stocke-t-il le fret?	
g) autre (veuillez préciser)?	
1.8. Nombre approximatif de personnes employées sur le site	
Nombre	
1.9. Nom et titre de la personne responsable de la sûreté du fret/courrier aérien du pays tiers	
Nom	
Désignation de la fonction	
Adresse électronique	
Numéro de téléphone – y compris les indicatifs internationaux	

VOLET 2

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

Objectif: aucun transport de fret ou de courrier aérien n'est effectué à destination de l'Union européenne/EEE sans avoir subi de contrôles de sûreté. Le fret/courrier aérien livré par un RA3 à un ACC3 ou à un autre RA3 ne peut être accepté comme étant du fret ou du courrier sécurisé que si ces contrôles de sûreté sont effectués par le RA3. Les modalités de ces contrôles font l'objet des volets suivants de la présente liste de contrôle.

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

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

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

Référence: point 6.8.3.

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

VOLET 3

Recrutement et formation du personnel

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

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

- a) a été soumis, dès l'origine et de manière périodique, à des contrôles préalables à l'embauche et/ou à des vérifications des antécédents répondant au moins aux exigences des autorités locales des locaux du RA3 validé; et
- b) a suivi une formation initiale et périodique à la sûreté de manière à être conscient de ses responsabilités en matière de sûreté conformément aux exigences des autorités locales des locaux du RA3 validé.

Remarques:

- Par vérification des antécédents, il faut entendre la vérification de l'identité et de l'expérience antérieure d'une personne, et notamment de son dossier judiciaire, là où la loi le permet, afin d'évaluer dans quelle mesure cette personne peut effectuer un contrôle de sûreté et/ou obtenir un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé (définition de l'annexe 17 de l'OACI).
- Un contrôle préalable à l'embauche doit établir l'identité de la personne sur la base de preuves documentaires, prendre en considération les emplois, les études et les lacunes éventuelles au cours des cinq dernières années au moins, et exiger de l'intéressé la signature d'une déclaration détaillant les éventuels antécédents pénaux dans tous les États de résidence au cours des cinq dernières années au moins (définition de l'Union).

Référence: point 6.8.3.1.

3.1. Une procédure est-elle prévue pour garantir que tous les membres du personnel disposant d'un accès direct et non accompagné au fret ou au courrier aérien sécurisé sont soumis à des contrôles préalables à l'embauche qui évaluent leurs antécédents et compétences?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez indiquer le nombre d'années antérieures prises en considération pour le contrôle préalable à l'embauche et l'entité qui effectue ce contrôle.	

3.2. Cette procédure comporte-t-elle les éléments suivants?

<input type="checkbox"/> vérification des antécédents <input type="checkbox"/> contrôle préalable à l'embauche <input type="checkbox"/> contrôle des antécédents pénaux <input type="checkbox"/> entretiens <input type="checkbox"/> autres (préciser) Veuillez expliquer les éléments, préciser l'entité chargée de l'élément en question et indiquer, le cas échéant, la période antérieure prise en compte.	
---	--

3.3. Une procédure est-elle prévue pour garantir que la personne responsable de l'application et de la surveillance de la mise en œuvre des contrôles de sûreté sur le site fait l'objet d'un contrôle préalable à l'embauche qui évalue ses antécédents et compétences?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez indiquer le nombre d'années antérieures prises en considération pour le contrôle préalable à l'embauche et l'entité qui effectue ce contrôle.	

3.4. Cette procédure comporte-t-elle les éléments suivants?

<input type="checkbox"/> Vérification des antécédents <input type="checkbox"/> Contrôle préalable à l'embauche <input type="checkbox"/> Contrôle des antécédents pénaux <input type="checkbox"/> Entretiens <input type="checkbox"/> Autres (préciser)	
--	--

Veuillez expliquer les éléments, préciser l'entité chargée de l'élément en question et indiquer, le cas échéant, la période antérieure prise en compte.	
3.5. Le personnel disposant d'un accès direct et non accompagné au fret/courrier aérien sécurisé reçoit-il une formation en matière de sûreté avant d'être autorisé à accéder à ce type de fret ou courrier aérien?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire les éléments et la durée de la formation.	
3.6. Le personnel qui procède à la réception, à l'inspection/au filtrage et/ou à la protection de fret/courrier aérien reçoit-il une formation spécifique en rapport avec ses fonctions?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire les éléments et la durée des formations.	
3.7. Le personnel visé aux points 3.5 et 3.6 reçoit-il une formation périodique?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser les éléments et la fréquence de la formation périodique.	
3.8. Conclusion: les mesures concernant le recrutement et la formation du personnel garantissent-elles que tout le personnel ayant accès au fret/courrier aérien sécurisé a été correctement recruté et formé à un niveau suffisant pour être conscient de ses responsabilités en matière de sûreté?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 4

Procédures d'acceptation

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

Le RA3 doit tenir à jour une base de données contenant au moins les informations suivantes pour chaque agent habilité ou chargeur connu ayant fait l'objet d'une validation UE de sûreté aérienne conformément au point 6.8.4.1, dont il reçoit directement du fret ou du courrier à livrer à un ACC3 et destinés à être transportés dans l'Union:

- a) renseignements concernant l'entreprise, notamment son adresse professionnelle authentique;
- b) nature de ses activités, à l'exclusion des renseignements commerciaux sensibles;
- c) coordonnées, ainsi que celles de la ou des personnes responsables de la sûreté;
- d) numéro d'enregistrement légal de l'entreprise, le cas échéant;
- e) le rapport de validation, s'il est disponible.

Référence: points 6.8.3.1 et 6.8.4.3.

Remarque: un RA3 ne peut accepter du fret provenant d'un AC3 comme étant du fret sécurisé que si ce RA3 a désigné lui-même cet expéditeur comme AC3 et assume la responsabilité du fret livré par cet expéditeur.

4.1. Lorsqu'elle accepte une expédition, l'entité vérifie-t-elle si celle-ci provient d'un autre RA3, d'un KC3, d'un AC3 ou d'un expéditeur inconnu?	
OUI ou NON	
Si OUI, de quelle manière?	
4.2. L'entité établit-elle et tient-elle à jour une base de données contenant des informations pour chaque RA3, KC3 et AC3 dont elle accepte directement du fret ou du courrier aérien à livrer à un ACC3 et destinés à être transportés dans l'Union?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser les informations figurant dans la base de données.	
Si la réponse est NON, comment l'entité sait-elle si le fret provient d'un autre RA3, KC3 ou AC3?	
4.3. L'entité désigne-t-elle des expéditeurs comme AC3?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire la procédure et les garanties que l'entité exige de la part de l'expéditeur.	
4.4. Lorsqu'elle accepte une expédition, l'entité vérifie-t-elle si sa destination est un aéroport de l'Union européenne/EEE?	
OUI ou NON – veuillez expliquer.	
4.5. Si OUI, l'entité soumet-elle l'ensemble du fret ou du courrier aérien aux mêmes contrôles de sûreté lorsque la destination est un aéroport de l'Union européenne/EEE?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire la procédure.	
4.6. Lorsqu'elle accepte une expédition, l'entité vérifie-t-elle si celle-ci doit être considérée comme du fret et du courrier à haut risque (FCHR) (voir définition au volet 6), y compris dans le cas d'expéditions livrées par des modes de transport autres qu'aériens?	
OUI ou NON	
Si OUI, de quelle manière? Veuillez décrire la procédure.	
4.7. Lorsqu'elle accepte une expédition sécurisée, l'entité validée vérifie-t-elle si celle-ci a été protégée contre toute intervention non autorisée et/ou contre toute atteinte à son intégrité?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire (scellés, verrous, inspections, etc.).	
4.8. La personne qui effectue la livraison est-elle tenue de présenter un document d'identité officiel comportant sa photographie?	
OUI ou NON	
4.9. Une procédure a-t-elle été mise en place pour repérer les expéditions qui requièrent une inspection/un filtrage?	
OUI ou NON	
Si OUI, de quelle manière?	
4.10. Conclusion: les procédures d'acceptation sont-elles suffisantes pour déterminer si le fret/courrier aérien à destination d'un aéroport de l'Union européenne/EEE provient d'une chaîne d'approvisionnement sécurisée ou doit faire l'objet d'une inspection/d'un filtrage?	

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 5

Inspection/filtrage

Objectif: lorsque le RA3 accepte du fret et du courrier qui ne proviennent pas d'une chaîne d'approvisionnement sécurisée, il doit soumettre ces expéditions à une inspection/un filtrage approprié(e) avant de pouvoir les livrer à un ACC3 comme étant du fret sûr. Le RA3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret et le courrier aériens destinés à l'Union européenne/EEE pour transfert, transit ou déchargement dans un aéroport de l'Union sont soumis à une inspection/un filtrage par les moyens ou les méthodes visés dans la législation de l'Union selon une norme suffisante pour raisonnablement garantir qu'ils ne contiennent pas d'articles prohibés.

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

Remarque: le point 6.8.3.2 permet d'appliquer à titre minimal les normes de l'OACI pour mettre en œuvre les dispositions du point 6.8.3.1 jusqu'au 30 juin 2014, mais la validation UE de sûreté aérienne tient compte néanmoins des exigences de l'Union européenne en matière d'inspection/de filtrage, même si la validation est effectuée avant le 1^{er} juillet 2014.

Référence: point 6.8.3.

5.1. L'inspection/filtrage est-elle effectuée pour le compte de l'entité par une autre entité?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez indiquer la nature précise de ces entités: — société d'inspection/de filtrage privée, — entreprise du secteur public, — installation ou organisme d'inspection/de filtrage du secteur public, — autre. Veuillez préciser la nature de l'accord/du contrat entre l'entité validée et l'entité qui effectue l'inspection/le filtrage en son nom.	
5.2. Quelles sont les méthodes d'inspection/de filtrage utilisées pour le fret et le courrier aériens?	
Veuillez préciser, en détaillant les équipements utilisés pour l'inspection/le filtrage du fret et du courrier aériens (par exemple, fabricant, type, version du logiciel, norme, numéro de série, etc.) pour toutes les méthodes pratiquées.	
5.3. L'équipement ou la méthode utilisée (par exemple, les chiens détecteurs d'explosifs) figurent-ils sur les listes de conformité les plus récentes de l'Union européenne, de la CEAC ou de la TSA?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser.	
Si la réponse est NON, veuillez fournir des précisions sur l'agrément des équipements et la date de celui-ci, ainsi que des éléments démontrant qu'il respecte les normes de l'Union européenne relatives à ces équipements.	

5.4. L'équipement est-il utilisé conformément au CONOPS (concept d'opération) du fabricant et fait-il l'objet de contrôles et d'essais réguliers?	
OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.	
5.5. La nature de l'expédition est-elle prise en considération lors de l'inspection/du filtrage?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire de quelle manière il est garanti que la méthode d'inspection/de filtrage choisie est employée selon une norme suffisante pour obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article interdit n'est dissimulé dans l'expédition.	
5.6. Une procédure est-elle prévue pour résoudre l'alerte produite par les équipements d'inspection/de filtrage? [Pour certains équipements (par exemple, les équipements de radiographie), l'alarme est déclenchée par l'opérateur lui-même.]	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire la procédure de résolution des alertes permettant de raisonnablement garantir l'absence d'articles prohibés.	
Si la réponse est NON, décrivez les suites réservées à l'expédition.	
5.7. Y a-t-il des expéditions exemptées d'inspection/de filtrage de sûreté?	
OUI ou NON	
5.8. Y a-t-il des exemptions non conformes à la liste de l'Union?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser.	
5.9. L'accès à la zone d'inspection/de filtrage est-il contrôlé de manière à garantir que seul le personnel autorisé et formé y a accès?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser.	
5.10. Un régime de contrôle de la qualité et/ou d'essais a-t-il été mis en place?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser.	
5.11. Conclusion: le fret et le courrier aériens font-ils 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?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser les raisons.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 6

Fret ou courrier à haut risque (FCHR)

Objectif: les expéditions provenant de lieux jugés à haut risque par l'Union, ou ayant fait l'objet d'un transfert dans de tels lieux, ou qui semblent avoir été sensiblement altérées, doivent être considérées comme du fret et du

courrier à haut risque (FCHR). Les expéditions de ce type doivent faire l'objet d'une inspection/d'un filtrage répondant à des instructions particulières. Le RA3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le FCHR à destination de l'Union européenne/EEE est repéré et soumis à des contrôles appropriés, comme le prévoit la législation de l'Union.

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

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

Référence: point 6.7.

Remarque: le FCHR ayant reçu l'autorisation de transport dans l'Union européenne/EEE doit se voir attribuer le statut de sûreté "SHR" (peut être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier, dans le respect des exigences relatives au fret ou au courrier à haut risque).

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

VOLET 7

Protection du fret/courrier aérien sécurisé

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

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

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

Référence: point 6.8.3.1.

7.1. La protection du fret/courrier aérien sécurisé est-elle assurée par une autre entité pour le compte de l'entité validée?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez indiquer la nature précise de ces entités: — société d'inspection/filtrage privée, — entreprise du secteur public, — installation ou organisme d'inspection/de filtrage du secteur public, — autre.	

7.2. Des contrôles de sûreté et une protection ont-ils été mis en place pour empêcher toute atteinte à l'intégrité au cours de la procédure d'inspection/de filtrage?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser. Veuillez préciser le ou les type(s) de protection mis en place: — moyens physiques (clôture, barrière, bâtiment construit en matériaux solides, etc.), — moyens humains (patrouilles, etc.), — moyens technologiques (caméras de surveillance en circuit fermé, système d'alarme, etc.), et expliquer de quelle manière ils sont organisés.	

7.3. Le fret/courrier aérien sécurisé est-il uniquement accessible aux personnes autorisées?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser. Veuillez indiquer de quelle manière sont contrôlés tous les points d'accès (y compris les portes et fenêtres) au fret/courrier aérien identifiable et sécurisé.	

7.4. Des procédures ont-elles été mises en place pour garantir que le fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE ayant fait l'objet de contrôles de sûreté est protégé contre toute intervention non autorisée entre le moment où les contrôles de sûreté ont été réalisés et le moment où il est chargé ou transféré à un ACC3 ou à un autre RA3?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire les moyens de protection utilisés (physiques, humains, technologiques, etc.). Veuillez également préciser si le bâtiment est construit en matériaux solides et quels types de matériaux sont utilisés, le cas échéant.	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	

7.5. Conclusions: la protection des expéditions est-elle suffisamment efficace pour prévenir toute intervention illicite?

OUI ou NON	
------------	--

Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 8

Documentation

Objectif: le statut de sûreté d'une expédition en matière de sûreté doit être indiqué dans la documentation accompagnant l'expédition, sous forme d'une lettre de transport aérien, d'un document postal équivalent ou d'une déclaration séparée, et sous forme électronique ou sur papier. Le statut de sûreté est délivré par le RA3.

Référence: points 6.3.2.6 d) et 6.8.3.4.

Remarque: les statuts de sûreté peuvent être les suivants:

- "SPX" (peut être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier),
- "SCO" (peut seulement être transporté par des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier), ou
- "SHR" (peut être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier, dans le respect des exigences relatives au fret ou au courrier à haut risque).

8.1. L'entité précise-t-elle dans la documentation d'accompagnement (par exemple lettre de transport aérien) le statut de sûreté du fret et la façon dont ce statut a été établi?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer.	

8.2. Conclusion: la procédure de documentation est-elle suffisante pour garantir que le fret ou le courrier est accompagné d'une documentation appropriée indiquant le statut de sûreté correct?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 9

Transports

Objectif: le fret et le courrier aériens doivent être protégés contre toute intervention non autorisée ou contre toute atteinte à leur intégrité entre le moment où les contrôles de sûreté ont été réalisés et le moment où ils sont chargés ou transférés à un ACC3 ou à un autre RA3. Cela comprend la protection pendant le transport jusqu'à l'aéronef, ou jusqu'à l'ACC3 ou un autre RA3. Si du fret/courrier aérien préalablement sécurisé n'est pas protégé durant le transport, il ne peut être chargé ni transféré à un ACC3 ou à un autre RA3 comme étant du fret sécurisé.

Pendant leur transport jusqu'à un aéronef, un ACC3 ou un autre RA3, le RA3 est responsable de la protection des expéditions sûres. C'est aussi le cas lorsque le transport est effectué par une autre entité, par exemple un transitaire, pour son compte. Ce n'est pas le cas lorsque les expéditions sont transportées sous la responsabilité d'un ACC3 ou d'un autre RA3.

Référence: point 6.8.3.

9.1. De quelle manière le fret/courrier aérien est-il acheminé jusqu'à l'ACC3 ou un autre RA3?

a) Transport propre de l'entité validée?	
OUI ou NON	

b) Transport d'un autre RA3 ou d'un ACC3?	
OUI ou NON	
c) Sous-traitant utilisé par l'entité validée?	
OUI ou NON	
9.2. Le fret/courrier aérien est-il placé dans un emballage à témoin d'intégrité?	
OUI ou NON	
Si OUI, de quelle manière?	
9.3. Le véhicule est-il scellé ou verrouillé avant le transport?	
OUI ou NON	
Si OUI, de quelle manière?	
9.4. Lorsque des scellés numérotés sont utilisés, l'accès aux scellés est-il contrôlé et les numéros sont-ils enregistrés?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser de quelle manière.	
9.5. Le cas échéant, le transporteur concerné signe-t-il la déclaration du transporteur?	
OUI ou NON	
9.6. La personne transportant le fret a-t-elle été soumise à des contrôles de sûreté spécifiques et a-t-elle reçu une formation de sensibilisation à la sûreté avant d'être autorisée à transporter du fret/courrier aérien sécurisé?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez indiquer quel type de contrôles de sûreté (contrôle préalable à l'embauche, vérification des antécédents, etc.) et quel type de formation (formation de sensibilisation à la sûreté, etc.)	
9.7. Conclusion: 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.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 10

Conformité

Objectif: après évaluation des neuf premiers volets de la présente liste de contrôle, le validateur UE de sûreté aérienne doit établir si sa vérification sur place confirme la mise en œuvre des contrôles de sûreté conformément aux objectifs cités sur la présente liste de contrôle pour le fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE.

Deux scénarios sont possibles. Le validateur UE de sûreté aérienne conclut:

- a) soit que l'entité a réussi à se conformer aux objectifs mentionnés sur la présente liste de contrôle ("succès"): dans ce cas, le validateur doit fournir à l'entité validée l'original du rapport de validation et préciser que l'entité est désignée comme agent habilité d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne (RA3);
- b) soit que l'entité n'a pas réussi à se conformer aux objectifs mentionnés sur la présente liste de contrôle ("échec"): dans ce cas, l'entité n'est pas autorisée à livrer à un ACC3 ou à un autre RA3 du fret/courrier aérien sécurisé à destination de l'Union européenne/EEE. Elle reçoit une copie de la liste de contrôle complétée indiquant les défaillances.

aéroport d'un pays tiers) en demandant à être désignées comme KC3 (chargeur connu d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne). Un KC3 est une entité assurant la manutention de fret située dans un pays tiers qui est validée et approuvée en tant que telle sur la base d'une validation UE de sûreté aérienne.

Un KC3 doit garantir que les contrôles de sûreté ont été effectués pour les expéditions à destination de l'Union et que les expéditions ont été protégées contre toute intervention non autorisée entre le moment où elles ont fait l'objet de ces contrôles de sûreté et le moment où elles ont été transférées à un ACC3 ou à un RA3 (agent habilité d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne).

Les conditions préalables au transport de fret ou de courrier aérien à destination de l'Union (UE) ou de l'Islande, de la Norvège ou de la Suisse sont fixées par le règlement (UE) n° 185/2010 tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) n° 859/2011 et par le règlement d'exécution de la Commission (UE) n° 1082/2012 (*).

La liste de contrôle est l'outil que le validateur UE de sûreté aérienne doit utiliser pour évaluer le niveau de sûreté appliqué au fret ou au courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE par les soins ou sous la responsabilité de l'entité demandant à être désignée comme KC3. La liste de contrôle ne doit être utilisée que dans les cas visés au point 6.8.4.1 b) de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010. Dans les cas visés au point 6.8.4.1 a) de ladite annexe, le validateur UE de sûreté aérienne doit utiliser la liste de contrôle relative aux ACC3.

Si l'examen de validation UE de sûreté aérienne conclut que l'entité a réussi à se conformer aux objectifs mentionnés sur cette liste de contrôle, un rapport de validation est remis à l'entité validée. Le rapport de validation doit préciser que l'entité est désignée comme chargeur connu d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne (KC3). Le KC3 peut utiliser le rapport dans ses relations commerciales avec tout ACC3 et tout RA3. Le rapport de validation comprend au moins tous les éléments suivants:

- a) la liste de contrôle complétée [appendice 6-C4 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010], signée par le validateur UE de sûreté aérienne et accompagnée, le cas échéant, des observations de l'entité validée;
- b) la déclaration d'engagements [appendice 6-H3 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010] signée par l'entité validée; et
- c) une déclaration signée par le validateur UE de sûreté aérienne attestant son indépendance vis-à-vis de l'entité validée [appendice 11-A de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010].

La numérotation des pages, la date de la validation UE de sûreté aérienne et les paraphes apposés sur chaque page par le validateur et l'entité validée doivent faire foi de l'intégrité du rapport de validation. En principe, le rapport de validation est rédigé en anglais.

Pour les volets qui ne peuvent pas être examinés au regard des exigences du règlement (UE) n° 185/2010, les critères de référence sont les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'annexe 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale et les orientations figurant dans le manuel de sûreté de l'aviation de l'OACI (Doc. 8973 – Diffusion restreinte).

Si l'examen de validation UE de sûreté aérienne conclut que l'entité n'a pas respecté les objectifs visés dans la présente liste de contrôle, cette entité reçoit une copie de la liste de contrôle complétée indiquant les défaillances.

Instructions

- 1) Tous les volets de la liste de contrôle doivent être remplis. Lorsqu'aucune information n'est disponible, cette absence d'informations doit être expliquée.
- 2) À la suite de chaque volet, le validateur UE de sûreté aérienne atteste si et dans quelle mesure les objectifs dudit volet sont remplis.

VOLET 1

Organisation et responsabilités

1.1. Date(s) de validation

Utiliser le format de date exact, par exemple 01.10.2012 au 02.10.2012.

jj/mm/aaaa

1.2. Date de la précédente validation, le cas échéant

jj/mm/aaaa

Numéro d'enregistrement KC3 précédent, le cas échéant

Certificat OEA/statut C-TPAT/autres types de certification, le cas échéant	
1.3. Informations concernant le validateur de sûreté aérienne	
Nom	
Société/Organisme/Autorité	
Identifiant alphanumérique unique (IAU)	
Adresse électronique	
Numéro de téléphone – y compris les indicatifs internationaux	
1.4. Nom de l'entité	
Nom	
Numéro de la société (par exemple, numéro d'identification dans le registre de commerce, le cas échéant)	
Numéro/Unité/Bâtiment	
Rue	
Ville	
Code postal	
État (le cas échéant)	
Pays	
Adresse de boîte postale, le cas échéant	
1.5. Adresse principale de l'organisme (si elle diffère du site à valider)	
Numéro/Unité/Bâtiment	
Rue	
Ville	
Code postal	
État (le cas échéant)	
Pays	
Adresse de boîte postale, le cas échéant	
1.6. Nature de l'activité – Types de marchandises traitées	
Quelle est la nature de la ou des activité(s) — le type de marchandises traitées dans les locaux du demandeur?	
1.7. Le demandeur assume-t-il la responsabilité ...	
a) de la production? b) de l'emballage? c) du stockage? d) de l'expédition? e) autre (veuillez préciser)?	
1.8. Nombre approximatif de personnes employées sur le site	
Nombre	

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

Nom	
Désignation de la fonction	
Adresse électronique	
Numéro de téléphone – y compris les indicatifs internationaux	

VOLET 2

Organisation et responsabilités du chargeur connu d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne

Objectif: aucun transport de fret ou de courrier aérien n'est effectué à destination de l'Union européenne/EEE sans avoir subi de contrôles de sûreté. Le fret/courrier aérien livré par un KC3 à un ACC3 ou à un RA3 ne peut être accepté comme étant du fret ou du courrier sécurisé que si ces contrôles de sûreté sont effectués par le KC3. Les modalités de ces contrôles font l'objet des volets suivants de la présente liste de contrôle.

Le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que l'ensemble du fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE fait l'objet de contrôles de sûreté appropriés, et que le fret ou le courrier sécurisé est protégé jusqu'au moment où il est transféré à un ACC3 ou à un RA3. Les contrôles de sûreté comprennent des mesures permettant d'obtenir une assurance raisonnable qu'aucun article interdit n'est dissimulé dans l'expédition.

Référence: point 6.8.3.

2.1. L'entité a-t-elle mis en place un programme de sûreté?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez passer directement au point 2.5.	

2.2. Informations sur le programme de sûreté de l'entité

Date – utiliser le format de date exact jj/mm/aaaa	
Version	
Le programme de sûreté est-il présenté à l'autorité compétente de l'État dans lequel se situe l'entité et/ou est-il approuvé par cette autorité? Si OUI, veuillez décrire la procédure.	

2.3. Le programme de sûreté couvre-t-il suffisamment les éléments de la liste de contrôle (volets 4 à 11)?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer en détail pourquoi.	

2.4. Le programme de sûreté est-il concluant, efficace et complet?

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

2.5. L'entité a-t-elle mis en place une procédure garantissant que le fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE fait l'objet de contrôles de sûreté appropriés avant d'être transféré à un ACC3 ou à un RA3?

OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.	

2.6. L'entité a-t-elle un système de gestion (par exemple des instruments, des instructions, etc.) pour garantir que les contrôles de sûreté requis sont mis en œuvre?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire le système de gestion et expliquer s'il est approuvé, contrôlé ou fourni par l'autorité compétente ou par une autre entité.	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer de quelle manière l'entité garantit que les contrôles de sûreté sont effectués conformément aux exigences	

2.7. Conclusions et observations générales sur le caractère fiable, concluant et efficace de la procédure

Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 3

Fret/courrier aérien identifiable ("possibilité de ciblage")

Objectif: établir le point (ou lieu) à partir duquel le fret ou le 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.

3.1. Établir où et comment une expédition de fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE devient identifiable en tant que telle, au moyen d'une inspection de la production, de l'emballage, du stockage, de la sélection, de l'expédition et de toute autre opération pertinente.

Veuillez décrire.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

NB: il convient de donner, dans les volets 6 à 9, des informations détaillées concernant la protection du fret/courrier aérien identifiable contre toute intervention non autorisée ou contre toute atteinte à son intégrité.

VOLET 4

Recrutement et formation du personnel

Objectif: pour garantir l'application des contrôles de sûreté requis, le KC3 doit affecter du personnel responsable et compétent aux activités de sûreté du fret ou du courrier aérien. Le personnel ayant accès au fret aérien identifiable possède toutes les compétences nécessaires à l'accomplissement de ses tâches et bénéficie d'une formation appropriée.

Pour réaliser cet objectif, le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que tout le personnel (permanent, temporaire, intérimaire, chauffeurs, etc.) disposant d'un accès direct et non accompagné au fret ou au courrier aérien faisant ou ayant fait l'objet de contrôles de sûreté:

- a) a été soumis, dès l'origine et de manière périodique, à des contrôles préalables à l'embauche et/ou à des vérifications des antécédents répondant au moins aux exigences des autorités locales des locaux du KC3 validé; et
- b) a suivi une formation initiale et périodique à la sûreté de manière à être conscient de ses responsabilités en matière de sûreté conformément aux exigences des autorités locales des locaux du KC3 validé.

Remarque:

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

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

Référence: point 6.8.3.1

- 4.1. Une procédure est-elle prévue pour garantir que tous les membres du personnel disposant d'un accès direct et non accompagné au fret ou au courrier aérien sécurisé sont soumis à des contrôles préalables à l'embauche qui évaluent leurs antécédents et compétences?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez indiquer le nombre d'années antérieures prises en considération pour le contrôle préalable à l'embauche et l'entité qui effectue ce contrôle.	

- 4.2. Cette procédure comporte-t-elle les éléments suivants?

<input type="checkbox"/> Vérification des antécédents <input type="checkbox"/> Contrôle préalable à l'embauche <input type="checkbox"/> Contrôle des antécédents pénaux <input type="checkbox"/> Entretiens <input type="checkbox"/> Autres (préciser) Veuillez expliquer les éléments, préciser l'entité chargée de l'élément en question et indiquer, le cas échéant, la période antérieure prise en compte.	
---	--

- 4.3. Une procédure est-elle prévue pour garantir que la personne responsable de l'application et de la surveillance de la mise en œuvre des contrôles de sûreté sur le site fait l'objet d'un contrôle préalable à l'embauche qui évalue ses antécédents et compétences?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez indiquer le nombre d'années antérieures prises en considération pour le contrôle préalable à l'embauche et l'entité qui effectue ce contrôle.	

- 4.4. Cette procédure comporte-t-elle les éléments suivants?

<input type="checkbox"/> Vérification des antécédents <input type="checkbox"/> Contrôle préalable à l'embauche <input type="checkbox"/> Contrôle des antécédents pénaux <input type="checkbox"/> Entretiens <input type="checkbox"/> Autres (préciser) Veuillez expliquer les éléments, préciser l'entité chargée de l'élément en question et indiquer, le cas échéant, la période antérieure prise en compte.	
---	--

- 4.5. Le personnel disposant d'un accès au fret/courrier aérien identifiable reçoit-il une formation avant d'être autorisé à accéder à ce type de fret ou courrier aérien identifiable?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire les éléments et la durée de la formation.	

- 4.6. Le personnel visé au point 4.5 reçoit-il une formation périodique?

OUI ou NON	
------------	--

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

VOLET 5

Sûreté physique

Objectif: le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret et/ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE est protégé contre toute intervention non autorisée et/ou contre toute atteinte à son intégrité. Si ce fret ou courrier n'est pas protégé, il ne peut pas être transmis à un ACC3 ni à un RA3 comme étant du fret ou du courrier sûr.

L'entité doit expliquer de quelle manière son site ou ses locaux sont protégés et démontrer que les procédures de contrôle d'accès requises ont été mises en place. Il est essentiel que l'accès à la zone de manutention ou de stockage du fret/courrier aérien identifiable soit contrôlé. Toutes les portes, fenêtres et autres points d'accès au fret/courrier sécurisé à destination de l'Union européenne/EEE doivent être sécurisés ou soumis à un contrôle d'accès.

La sûreté physique peut comprendre les éléments suivants, sans que cette liste soit exhaustive:

- des obstacles physiques tels que des clôtures ou des barrières,
- des moyens technologiques utilisant des systèmes d'alarme et/ou de caméras de surveillance en circuit fermé,
- des moyens de sûreté humains tels que du personnel chargé de mener des activités de surveillance.

Référence: point 6.8.3.1.

5.1. Tous les points d'accès au fret/courrier aérien identifiable sont-ils soumis à un contrôle d'accès et l'accès est-il limité aux personnes autorisées?

OUI ou NON	
Si OUI, de quelle manière l'accès est-il contrôlé? Veuillez expliquer et décrire. Il est possible de donner plusieurs réponses. <input type="checkbox"/> Par le personnel de sûreté <input type="checkbox"/> Par d'autres membres du personnel <input type="checkbox"/> Au moyen d'un contrôle manuel si des personnes sont autorisées à pénétrer dans la zone <input type="checkbox"/> Au moyen de systèmes électroniques de contrôle d'accès <input type="checkbox"/> Autre, veuillez préciser.	
Si OUI, de quelle manière s'assure-t-on qu'une personne est autorisée à pénétrer dans la zone? Veuillez expliquer et décrire. Il est possible de donner plusieurs réponses. <ul style="list-style-type: none"> — Utilisation d'une carte d'identification de l'entreprise — Utilisation d'un autre type de carte d'identification, tel que le passeport ou le permis de conduire — Liste des personnes autorisées utilisée par le personnel (de sûreté) — Autorisation électronique, par exemple à l'aide d'une puce 	

<ul style="list-style-type: none"> — Distribution de clés ou de codes d'accès uniquement aux personnes autorisées — Autre, veuillez préciser. 	
5.2. Tous les points d'accès au fret/courrier aérien identifiable sont-ils sécurisés? Cela inclut les points d'accès qui ne sont pas utilisés en permanence et les points qui ne sont normalement pas utilisés comme point d'accès, tels que les fenêtres.	
OUI ou NON	
<p>Si OUI, de quelle manière ces points sont-ils sécurisés? Veuillez expliquer et décrire. Il est possible de donner plusieurs réponses.</p> <ul style="list-style-type: none"> — Présence de personnel de sûreté — Systèmes électroniques de contrôle d'accès permettant l'accès d'une seule personne à la fois — Barrières, par exemple des volets ou des verrous — Système de caméras de surveillance en circuit fermé — Système de détection d'intrusion 	
5.3. Y a-t-il des mesures supplémentaires pour accroître la sûreté des locaux en général?	
OUI ou NON	
<p>Si OUI, veuillez expliquer et décrire en quoi elles consistent.</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Clôtures ou barrières <input type="checkbox"/> Système de caméras de surveillance en circuit fermé <input type="checkbox"/> Système de détection d'intrusion <input type="checkbox"/> Surveillance et patrouilles <input type="checkbox"/> Autre, veuillez préciser 	
5.4. Le bâtiment est-il construit en matériaux solides?	
OUI ou NON	
5.5. Conclusion: les mesures prises par l'entité sont-elles suffisantes pour empêcher l'accès de personnes non autorisées aux zones du site et des locaux dans lesquelles du fret/courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE est traité ou stocké?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 6

Production

Objectif: le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret et/ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE est protégé contre toute intervention non autorisée et/ou contre toute atteinte à son intégrité durant le processus de production. Si ce fret ou courrier n'est pas protégé, il ne peut pas être transmis à un ACC3 ni à un RA3 comme étant du fret ou du courrier sécurisé.

L'entité doit démontrer que l'accès à la zone de production est contrôlé et que le processus de production est surveillé. Dans le cas où le produit devient identifiable comme fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE au cours de la production, l'entité doit démontrer que des mesures sont prises à ce stade pour protéger le fret/courrier aérien de toute intervention non autorisée ou de toute atteinte à son intégrité.

Veillez répondre à ces questions lorsque le produit peut être identifié comme fret ou courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE au cours du processus de production.

6.1. L'accès à la zone de production est-il contrôlé et limité aux personnes autorisées?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez expliquer de quelle manière l'accès est contrôlé et limité aux personnes autorisées.	

6.2. Le processus de production est-il surveillé?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire de quelle manière il est surveillé.	

6.3. Des contrôles ont-ils été mis en place pour empêcher les atteintes à l'intégrité au stade de la production?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser.	

6.4. Conclusion: les mesures prises par l'entité sont-elles suffisantes pour protéger le fret/courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE contre toute intervention non autorisée ou toute atteinte à son intégrité pendant la production?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 7

Emballage

Objectif: le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret et/ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE est protégé contre toute intervention non autorisée et/ou contre toute atteinte à son intégrité durant le processus d'emballage. Si ce fret ou courrier n'est pas protégé, il ne peut pas être transmis à un ACC3 ni à un RA3 comme étant du fret ou du courrier sûr.

L'entité doit démontrer que l'accès à la zone d'emballage est contrôlé et que le processus d'emballage est surveillé. Dans le cas où le produit devient identifiable comme fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE au cours de l'emballage, l'entité doit démontrer que des mesures sont prises à ce stade pour protéger le fret/courrier aérien de toute intervention non autorisée ou de toute atteinte à son intégrité. Tous les produits finis doivent être contrôlés avant d'être emballés.

Veillez répondre à ces questions lorsque le produit peut être identifié comme fret ou courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE au cours du processus d'emballage.

7.1. L'accès à la zone d'emballage est-il contrôlé et limité aux personnes autorisées?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez expliquer de quelle manière l'accès est contrôlé et limité aux personnes autorisées.	

7.2. Le processus d'emballage est-il surveillé?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire de quelle manière il est surveillé.	

7.3. Des contrôles ont-ils été mis en place pour empêcher les atteintes à l'intégrité au stade de l'emballage?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser.	

7.4. Veuillez décrire l'emballage extérieur fini.

a) L'emballage extérieur fini est-il solide?	
OUI ou NON	
Veuillez décrire.	
b) L'emballage extérieur fini est-il doté d'un témoin d'intégrité?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire le procédé utilisé pour doter l'emballage d'un témoin d'intégrité, par exemple au moyen de scellés numérotés, de cachets spéciaux ou d'un ruban adhésif de sécurité, etc.	
Si la réponse est NON, veuillez décrire quelles mesures de protection sont prises pour garantir l'intégrité des expéditions.	

7.5. Conclusion: les mesures prises par l'entité sont-elles suffisantes pour protéger le fret/courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE contre toute intervention non autorisée ou toute atteinte à son intégrité pendant l'emballage?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 8

Stockage

Objectif: le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret et/ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE est protégé contre toute intervention non autorisée et/ou contre toute atteinte à son intégrité pendant le stockage. Si ce fret ou courrier n'est pas protégé, il ne peut pas être transmis à un ACC3 ni à un RA3 comme étant du fret ou du courrier sécurisé.

L'entité doit démontrer que l'accès à la zone de stockage est contrôlé. Dans le cas où le produit devient identifiable comme fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE au cours du stockage, l'entité doit démontrer que des mesures sont prises à ce stade pour protéger le fret/courrier aérien de toute intervention non autorisée ou de toute atteinte à son intégrité.

Veuillez répondre à ces questions lorsque le produit peut être identifié comme fret ou courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE au cours du processus de stockage.

8.1. L'accès à la zone de stockage est-il contrôlé et limité aux personnes autorisées?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez expliquer de quelle manière l'accès est contrôlé et limité aux personnes autorisées.	

8.2. Le fret/courrier aérien fini et emballé est-il stocké de manière sûre et avec contrôle des atteintes à l'intégrité?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser.	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer de quelle manière l'entité garantit que le fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE, une fois fini et emballé, est protégé contre toute intervention non autorisée et contre toute atteinte à son intégrité.	

8.3. Conclusion: les mesures prises par l'entité sont-elles suffisantes pour protéger le fret/courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE contre toute intervention non autorisée ou toute atteinte à son intégrité pendant le stockage?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 9

Expédition

Objectif: le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret et/ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE est protégé contre toute intervention non autorisée et/ou contre toute atteinte à son intégrité durant le processus d'expédition. Si ce fret ou courrier n'est pas protégé, il ne peut pas être transmis à un ACC3 ni à un RA3 comme étant du fret ou du courrier sécurisé.

L'entité doit démontrer que l'accès à la zone d'expédition est contrôlé. Dans le cas où le produit devient identifiable comme fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE au cours de l'expédition, l'entité doit démontrer que des mesures sont prises à ce stade pour protéger le fret/courrier aérien de toute intervention non autorisée ou de toute atteinte à son intégrité.

Veuillez répondre à ces questions lorsque le produit peut être identifié comme fret ou courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE au cours du processus d'expédition.

9.1. L'accès à la zone d'expédition est-il contrôlé et limité aux personnes autorisées?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez expliquer de quelle manière l'accès est contrôlé et limité aux personnes autorisées.	

9.2. Quelles personnes ont accès à la zone d'expédition? Il est possible de donner plusieurs réponses.

<input type="checkbox"/> Employés de l'entité <input type="checkbox"/> Chauffeurs <input type="checkbox"/> Visiteurs <input type="checkbox"/> Contractants <input type="checkbox"/> Autres, veuillez spécifier.	
---	--

9.3. Le processus d'expédition est-il surveillé?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez décrire de quelle manière il est surveillé.	

9.4. Des contrôles ont-ils été mis en place pour empêcher les atteintes à l'intégrité dans la zone d'expédition?

OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser.	

9.5. Conclusion: les mesures prises par l'entité sont-elles suffisantes pour protéger le fret/courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE contre toute intervention non autorisée ou toute atteinte à son intégrité pendant le processus d'expédition?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 10

Expéditions provenant d'autres sources

Objectif: le KC3 doit avoir mis en place des procédures pour garantir que le fret ou le courrier qui ne sont pas ses propres expéditions ne sera pas transmis à un ACC3 ni à un RA3 comme étant du fret ou du courrier sûr.

Un KC3 peut transmettre à un RA3 ou à un ACC3 des expéditions qui ne sont pas ses propres expéditions, pour autant:

- a) qu'elles soient séparées de ses propres expéditions; et
- b) que l'origine de ces expéditions soit clairement indiquée sur les expéditions elles-mêmes ou dans la documentation d'accompagnement.

Toutes les expéditions dans ce cas doivent faire l'objet d'une inspection/d'un filtrage réalisé(e) par un RA3 ou un ACC3 avant leur chargement à bord d'un aéronef.

10.1. L'entité accepte-t-elle de toute autre entité des expéditions de fret ou de courrier destinées à être transportées par voie aérienne?

OUI ou NON	
Si OUI, de quelle manière ces expéditions sont-elles séparées du propre fret/courrier de l'entreprise, et de quelle manière portent-elles l'identification de l'agent habilité ou du transporteur?	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 11

Transport

Objectif: le KC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret et/ou le courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne/EEE est protégé contre toute intervention non autorisée et/ou contre toute atteinte à son intégrité pendant le transport. Si ce fret ou courrier n'est pas protégé, il ne peut pas être accepté par un ACC3 ni par un RA3 comme étant du fret ou du courrier sécurisé.

Pendant le transport, le KC3 est responsable de la protection des expéditions sûres. C'est aussi le cas lorsque le transport est effectué par une autre entité, par exemple un transitaire, pour son compte. Ce n'est pas le cas lorsque les expéditions sont transportées sous la responsabilité d'un ACC3 ou d'un RA3.

Veillez répondre à ces questions lorsque le produit peut être identifié comme fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE au cours du transport.

11.1. De quelle manière le fret/courrier aérien est-il acheminé jusqu'à l'ACC3 ou au RA3?

a) Transport propre de l'entité validée?	
OUI ou NON	
b) Transport d'un ACC3 ou d'un RA3?	
OUI ou NON	
c) Sous-traitant utilisé par l'entité validée?	
OUI ou NON	

11.2. Le fret/courrier aérien est-il placé dans un emballage à témoin d'intégrité?

OUI ou NON	
Si OUI, de quelle manière?	

11.3. Le véhicule est-il scellé ou verrouillé avant le transport?	
OUI ou NON	
Si OUI, de quelle manière?	
11.4. Lorsque des scellés numérotés sont utilisés, l'accès aux scellés est-il contrôlé et les numéros sont-ils enregistrés?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez préciser de quelle manière.	
11.5. Le cas échéant, le transporteur concerné signe-t-il la déclaration du transporteur?	
OUI ou NON	
11.6. La personne transportant le fret a-t-elle été soumise à des contrôles de sûreté spécifiques et a-t-elle reçu une formation de sensibilisation à la sûreté avant d'être autorisée à transporter du fret/courrier aérien sécurisé?	
OUI ou NON	
Si OUI, veuillez indiquer quel type de contrôles de sûreté (contrôle préalable à l'embauche, vérification des antécédents, etc.) et quel type de formation (formation de sensibilisation à la sûreté, etc.).	
11.7. Conclusion: 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.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur UE de sûreté aérienne	

VOLET 12

Conformité

Objectif: après évaluation des onze premiers volets de la présente liste de contrôle, le validateur UE de sûreté aérienne doit établir si sa vérification sur place confirme la mise en œuvre des contrôles de sûreté conformément aux objectifs cités sur la présente liste de contrôle pour le fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE.

Deux scénarios sont possibles. Le validateur UE de sûreté aérienne conclut:

- soit que l'entité a réussi à se conformer aux objectifs mentionnés sur la présente liste de contrôle ("succès"): dans ce cas, le validateur doit fournir à l'entité validée l'original du rapport de validation et préciser que l'entité est désignée comme chargeur connu d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne (KC3);
- soit que l'entité n'a pas réussi à se conformer aux objectifs mentionnés sur la présente liste de contrôle ("échec"): dans ce cas, l'entité n'est pas autorisée à livrer à un ACC3 ou à un RA3 du fret/courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE si ce dernier ne fait pas l'objet d'une inspection/d'un filtrage réalisé(e) par une partie autorisée. Elle reçoit une copie de la liste de contrôle complétée indiquant les défaillances.

En général, le validateur UE de sûreté aérienne doit décider si le fret et le courrier acheminés par l'entité validée ont été traités d'une manière permettant de présumer qu'au moment où ils sont livrés à un ACC3 ou à un RA3, ils peuvent être embarqués de façon sûre à destination de l'Union européenne/EEE conformément à la réglementation applicable de l'Union.

Le validateur UE de sûreté aérienne doit garder à l'esprit que l'évaluation est basée sur une méthodologie globale de conformité axée sur les objectifs.

Si le rapport établit une non-conformité dans les mesures de sûreté auxquelles il se rapporte, [nom du RA3] peut se voir retirer la désignation comme RA3 déjà obtenue pour ces locaux, ce qui empêchera [nom du RA3] de livrer à un ACC3 ou à un autre RA3 du fret ou du courrier aérien sécurisé à destination de l'Union européenne/EEE.

Le rapport a une durée de validité de cinq ans et expire donc le au plus tard.

Au nom de [nom du RA3], je déclare que:

- a) [nom du RA3] accepte des mesures de suivi nécessaires aux fins du contrôle des normes confirmées par le rapport;
- b) toute modification aux opérations de [nom du RA3] ne nécessitant pas de renouvellement complet de la validation sera consignée dans le rapport original en ajoutant ces informations tout en maintenant visibles les informations antérieures. Il peut s'agir des modifications suivantes:
 - 1) la responsabilité globale en matière de sûreté est confiée à une personne autre que la personne désignée au point 1.8 de l'appendice 6-C2 du règlement (UE) n° 185/2010;
 - 2) toute autre modification apportée aux locaux ou aux procédures susceptibles d'avoir des conséquences significatives sur la sûreté;
- c) [nom du RA3] informera l'ACC3 et les RA3 auxquels il livre du fret et/ou du courrier aérien sécurisé si [nom du RA3] cesse son activité, ne s'occupe plus de fret ou de courrier aérien ou n'est plus en mesure de satisfaire aux exigences validées dans le présent rapport;
- d) [nom du RA3] maintiendra le niveau de sûreté établi dans le présent rapport comme étant conforme à l'objectif défini sur la liste de contrôle et, le cas échéant, mettra en œuvre et appliquera toutes les autres mesures de sûreté nécessaires pour être désigné comme RA3 dans le cas où les normes de sûreté auront été jugées insuffisantes, jusqu'à la validation ultérieure des activités de [nom du RA3].

Au nom de [nom du RA3], j'assume l'entière responsabilité de la présente déclaration.

Nom:

Fonction dans l'entreprise:

Date:

Signature:

APPENDICE 6-H3

DÉCLARATION D'ENGAGEMENTS — CHARGEUR CONNU D'UN PAYS TIERS TITULAIRE D'UNE VALIDATION UE DE SÛRETÉ AÉRIENNE (KC3)

Au nom de [nom du KC3], je prends acte de ce qui suit.

Le présent rapport établit le niveau de sûreté appliqué aux opérations de fret aérien à destination de l'Union européenne/EEE (*) au regard des normes de sûreté mentionnées ou visées sur la liste de contrôle (**).

[Nom du KC3] ne peut être désigné comme "chargeur connu d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne" (KC3) qu'après avoir obtenu la mention "Succès" à l'issue d'un examen de validation UE de sûreté aérienne effectué par un validateur UE de sûreté aérienne figurant dans la base de données européenne des agents habilités et des chargeurs connus.

Si le rapport établit une non-conformité dans les mesures de sûreté auxquelles il se rapporte, [nom du KC3] peut se voir retirer la désignation comme KC3 déjà obtenue pour ces locaux, ce qui empêchera [nom du KC3] de livrer à un ACC3 ou à un RA3 (agent habilité d'un pays tiers titulaire d'une validation UE de sûreté aérienne) du fret ou du courrier aérien sécurisé à destination de l'Union européenne/EEE.

Le rapport a une durée de validité de cinq ans et expire donc le au plus tard.

Au nom de [nom du KC3], je déclare que:

- a) [nom du KC3] accepte des mesures de suivi nécessaires aux fins du contrôle des normes confirmées par le rapport;
- b) toute modification aux opérations de [nom du KC3] ne nécessitant pas de renouvellement complet de la validation sera consignée dans le rapport original en ajoutant ces informations tout en maintenant visibles les informations antérieures. Il peut s'agir des modifications suivantes:
 - 1) la responsabilité globale en matière de sûreté est confiée à une personne autre que la personne désignée au point 1.9 de l'appendice 6-C4 du règlement (UE) n° 185/2010;
 - 2) toute autre modification apportée aux locaux ou aux procédures susceptibles d'avoir des conséquences significatives sur la sûreté;

- c) [nom du KC3] informera l'ACC3 et les RA3 auxquels il livre du fret et/ou du courrier aérien sécurisé si [nom du RA3] cesse son activité, ne s'occupe plus de fret ou de courrier aérien ou n'est plus en mesure de satisfaire aux exigences validées dans le présent rapport.
- d) [nom du KC3] maintiendra le niveau de sûreté établi dans le présent rapport comme étant conforme à l'objectif défini sur la liste de contrôle et, le cas échéant, mettra en œuvre et appliquera toutes les autres mesures de sûreté nécessaires pour être désigné comme KC3 dans le cas où les normes de sûreté auront été jugées insuffisantes, jusqu'à la validation ultérieure des activités de [nom du KC3].

Au nom de [nom du KC3], j'assume l'entière responsabilité de la présente déclaration.

Nom:

Fonction dans l'entreprise:

Date:

Signature:

(*) Aéroports situés en Allemagne, en Autriche, en Belgique, en Bulgarie, à Chypre, en Croatie, au Danemark, en Espagne, en Estonie, en Finlande, en France, en Grèce, en Hongrie, en Irlande, en Italie, en Lettonie, en Lituanie, au Luxembourg, à Malte, aux Pays-Bas, en Pologne, au Portugal, en République tchèque, en Roumanie, au Royaume-Uni, en Slovaquie, en Slovénie et en Suède, ainsi qu'en Islande, en Norvège et en Suisse.

(**) Règlement (UE) n° 185/2010 tel que modifié par les règlements d'exécution (UE) n° 859/2011 et (UE) n° 1082/2012.»
