

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2017/815 DE LA COMMISSION

du 12 mai 2017

modifiant le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 en ce qui concerne la clarification, l'harmonisation et la simplification de certaines mesures de sûreté aérienne spécifiques

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002 ⁽¹⁾, et notamment son article 4, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) L'expérience acquise dans la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission ⁽²⁾ a fait apparaître la nécessité d'apporter des modifications mineures aux modalités de mise en œuvre de certaines normes de base communes. Les modifications proposées dans l'annexe n'instaurent pas de nouvelles exigences substantielles mais facilitent la mise en œuvre pratique des mesures de sûreté aérienne de l'Union européenne; elles sont fondées sur des contributions fournies par les États membres et les acteurs du domaine de la sûreté aérienne.
- (2) Certaines mesures de sûreté aérienne bien déterminées devraient être clarifiées, harmonisées ou simplifiées en vue d'améliorer la clarté juridique, d'harmoniser l'interprétation commune de la législation et de garantir une meilleure mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté aérienne.
- (3) Les modifications portent sur la mise en œuvre d'un petit nombre de mesures concernant la sûreté dans les aéroports, la sûreté des aéronefs, l'inspection/le filtrage des liquides, aérosols et gels, des bagages de soute, du fret et du courrier, des approvisionnements de bord, le recrutement et la formation du personnel et les équipements de sûreté.
- (4) À la suite de l'entrée en vigueur du présent règlement, il convient d'interdire aux agents habilités de désigner de nouveaux clients en compte, conformément à la lettre aux États 16/85 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Avant qu'ils ne perdent leur statut au plus tard d'ici au 30 juin 2021, les clients en compte qui ont été désignés avant l'entrée en vigueur du présent règlement devraient avoir la possibilité de devenir des agents habilités ou des chargeurs connus.
- (5) Il convient dès lors de modifier le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 en conséquence.
- (6) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité pour la sûreté de l'aviation civile,

⁽¹⁾ JO L 97 du 9.4.2008, p. 72.

⁽²⁾ Règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (JO L 299 du 14.11.2015, p. 1).

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 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*.

Il s'applique à partir du 1^{er} juin 2017.

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

Fait à Bruxelles, le 12 mai 2017.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE

L'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 est modifiée comme suit:

(1) le point 1.0.3 est remplacé par le texte suivant:

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

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

(2) le point 1.1.3.1 est remplacé par le texte suivant:

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

(3) au point 1.2.6.2, le deuxième alinéa est supprimé;

(4) le point 1.2.6.3 est remplacé par le texte suivant:

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

- a) être fixé sur le véhicule de manière à garantir qu'il n'est pas transférable; soit
- b) être associé à l'utilisateur du véhicule immatriculé dans une base de données d'immatriculation des véhicules sécurisée.

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

(5) le point 1.3.1.8 est remplacé par le texte suivant:

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

(6) le point 1.3.1.9 suivant est ajouté:

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

(7) le point 1.6.4 est remplacé par le texte suivant:

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

(8) le point 3.0.6 est remplacé par le texte suivant:

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

(9) les points 3.0.7 et 3.0.8 suivants sont ajoutés:

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

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

(10) le point 4.1.3.1 est remplacé par le texte suivant:

- «4.1.3.1 Les LAG transportés par des passagers peuvent être exemptés d'inspection/filtrage au moyen d'un équipement de détection d'explosifs liquides (LEDS) à l'entrée dans la zone de sûreté à accès réglementé dans les cas suivants:
- a) si les LAG se trouvent dans des contenants individuels d'une capacité maximale de 100 millilitres ou équivalent placés dans un sac refermable en matière plastique transparent d'une capacité ne dépassant pas 1 litre, le contenu de ce sac devant y prendre place aisément et le sac devant être complètement fermé;
 - b) si le LAG est placé dans un STEB spécifique scellé au moment de l'achat effectué localement dans la partie côté piste de l'aéroport.»;

(11) le point 4.1.3.2 est remplacé par le texte suivant:

- «4.1.3.2 Les STEB spécifiques visés au point b) du point 4.1.3.1 doivent:
- a) être clairement identifiables comme étant des STEB provenant de cet aéroport; et
 - b) contenir des éléments de preuve visibles d'achat dans cet aéroport au cours des trois heures précédentes; et
 - c) être soumis aux dispositions complémentaires prévues par la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.»;

(12) le point 4.1.3.3 est remplacé par le texte suivant:

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

(13) le point 4.1.3.4 suivant est ajouté:

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

(14) le point 5.4.3 est remplacé par le texte suivant:

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

(15) au point 6.2.1.5, le deuxième alinéa est supprimé;

(16) le point 6.3.2.2 est remplacé par le texte suivant:

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

(17) le point 6.3.2.4 est remplacé par le texte suivant:

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

(18) le point 6.3.2.6 e) est remplacé par le texte suivant:

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

- i) «KC» («reçu d'un chargeur connu»); ou
- ii) «AC» («reçu d'un client en compte»); ou
- iii) «RA» («sélectionné par un agent habilité»); ou
- iv) les moyens ou la méthode d'inspection/filtrage utilisés, comme suit:
 - palpation/fouille manuelle (PHS);
 - équipement d'imagerie radioscopique (XRY);
 - équipement de détection d'explosifs (EDS);
 - chiens détecteurs d'explosifs (EDD);
 - équipement de détection de traces d'explosifs (ETD);

- contrôle visuel (VCK);
 - détecteurs de métaux (CMD);
 - toute autre méthode conformément au point 6.2.1.6 lorsque la méthode utilisée doit être spécifiée; ou
- v) les motifs d'exemption d'inspection/filtrage de l'envoi;»;

(19) au point 6.4.1.2, les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:

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

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

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

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

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

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

La déclaration signée doit être conservée par l'autorité compétente concernée ou par le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne et mise à la disposition de l'autorité compétente concernée;»;

(20) au point 6.4.1.6, le deuxième alinéa est supprimé;

(21) les points 6.5.1 à 6.5.4 sont remplacés par le texte suivant:

«6.5.1 L'agent habilité doit tenir à jour une base de données contenant les informations suivantes relatives à tout client en compte qu'il a désigné avant le 1^{er} juin 2017:

- les renseignements concernant l'entreprise, notamment son adresse professionnelle authentique; et
- la nature de ses activités commerciales; et
- ses coordonnées, ainsi que celles de la ou des personnes responsables de la sûreté; et
- son numéro de TVA ou numéro d'enregistrement légal; et
- la «déclaration d'engagements — client en compte» [appendice 6-D] signée.

Lorsque le client en compte est titulaire d'un certificat AEO visé à l'article 14 bis, paragraphe 1, point b) ou c), du règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission, le numéro de certificat AEO doit être mis à jour dans la base de données visée au premier alinéa.

Cette base de données peut être inspectée par l'autorité compétente.

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

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

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

(22) les points 6.5.5 et 6.5.6 sont supprimés;

(23) au point 6.6.2, le titre est remplacé par le texte suivant:

«Protection du fret et du courrier au cours de la manutention, du stockage et du chargement à bord d'un aéronef»;

(24) le point 6.6.2.2 est remplacé par le texte suivant:

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

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

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

(25) les points 6.8.2.3 et 6.8.2.4 sont remplacés par le texte suivant:

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

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

(26) le point 6.8.2.5 est supprimé;

(27) le point 6.8.3.1 est remplacé par le texte suivant:

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

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

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

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

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

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

(28) les points 6.8.3.4 et 6.8.3.5 sont remplacés par le texte suivant:

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

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

- a) en vérifiant si l'identifiant alphanumérique unique de l'entité qui effectue la livraison est indiqué dans la documentation accompagnant l'envoi; et
- b) en confirmant que le transporteur aérien ou l'entité qui effectue la livraison porte la mention «actif» dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» pour l'aéroport ou le site spécifié, le cas échéant.

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

(29) les points 6.8.3.6 et 6.8.3.7 suivants sont ajoutés:

«6.8.3.6 Après l'application des contrôles de sûreté visés aux points 6.8.3.1 à 6.8.3.5, l'ACC3 ou l'agent habilité titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne (RA3) agissant pour son compte doit veiller à ce que la documentation d'accompagnement, sous forme d'une lettre de transport aérien, d'un document postal équivalent ou d'une déclaration séparée, et sous forme électronique ou sur papier, indique au minimum:

- a) l'identifiant alphanumérique unique de l'ACC3; et
- b) le statut de sûreté attribué à l'envoi visé au point 6.3.2.6 d) et délivré par un agent habilité titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne (RA3); et
- c) l'identifiant unique de l'envoi, tel que le numéro de la lettre de transport aérien mère ou fille (house ou Master airway bill), le cas échéant; et
- d) le contenu de l'envoi; et
- e) les raisons pour lesquelles le statut de sûreté a été délivré, y compris les moyens ou la méthode d'inspection/filtrage utilisés ou les motifs d'exemption d'inspection/filtrage de l'envoi, selon les normes adoptées dans le cadre du dispositif concernant la déclaration sur le statut de sûreté de l'envoi.

6.8.3.7 En l'absence d'agent habilité d'un pays tiers visé au point 6.8.3.6 b), la déclaration sur le statut de sûreté peut être émise par l'ACC3 ou par le transporteur aérien en provenance d'un pays tiers figurant dans les appendices 6-Fi ou 6-Fii.»;

(30) les points 6.8.4 et 6.8.5 sont remplacés par le texte suivant:

«6.8.4. Désignation des agents habilités et des chargeurs connus

6.8.4.1. Les entités de pays tiers faisant partie, ou ayant l'intention de faire partie, de la chaîne d'approvisionnement d'un transporteur aérien détenant le statut d'ACC3 peuvent être désignées en qualité d'agent habilité d'un pays tiers» (RA3) ou de «chargeur connu d'un pays tiers» (KC3).

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

- a) à l'autorité compétente de l'État membre responsable de la désignation comme ACC3 d'un transporteur aérien à l'aéroport d'un pays tiers où le candidat achemine du fret à destination de l'Union européenne; ou
- b) lorsqu'il n'existe aucun transporteur aérien désigné comme ACC3 dans ce pays, l'autorité compétente de l'État membre responsable de l'agrément du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne effectuant, ou ayant effectué, la validation.

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

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

- 6.8.4.4. La désignation d'une entité comme RA3 ou KC3 pour ses opérations de fret et de courrier («opérations de fret concernées») doit s'effectuer sur la base des éléments suivants:
- la désignation d'une personne qui assume, au nom de l'entité, la responsabilité globale de la mise en œuvre des dispositions liées à la sûreté du fret ou du courrier pour l'opération de fret concernée; et
 - un rapport de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne confirmant la mise en œuvre de mesures de sûreté.
- 6.8.4.5. L'autorité compétente doit attribuer au RA3 ou au KC3 désigné un identifiant alphanumérique unique dans le format normalisé permettant d'identifier l'entité et le pays tiers pour lequel il a été désigné pour mettre en œuvre les dispositions liées à la sûreté du fret ou du courrier à destination de l'Union.
- 6.8.4.6. La désignation doit prendre effet le jour où l'autorité compétente a introduit les renseignements concernant l'entité dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement», pour une durée maximale de trois ans.
- 6.8.4.7. Une entité figurant comme RA3 ou KC3 dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» doit être reconnue dans tous les États membres pour les opérations effectuées relativement au fret ou au courrier transporté par un ACC3 au départ de l'aéroport d'un pays tiers et à destination de l'Union.
- 6.8.4.8. Les désignations comme RA3 et KC3 émises avant le 1^{er} juin 2017 expirent cinq ans après leur émission ou le 31 mars 2020, à la première de ces deux échéances.
- 6.8.4.9. Lorsque l'autorité compétente responsable de leur agrément en fait la demande, les validateurs de sûreté aérienne de l'Union européenne doivent transmettre les renseignements contenus dans le volet 1 de la liste de contrôle figurant à l'appendice 6-C2 ou à l'appendice 6-C4, le cas échéant, pour chacune des entités qu'ils ont désignées, afin d'établir une liste consolidée des entités désignées par les validateurs de sûreté aérienne de l'Union européenne.

6.8.5. Validation des agents habilités et des chargeurs connus

- 6.8.5.1. Pour être désigné comme agent habilité ou chargeur connu titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne, les entités de pays tiers doivent être validées conformément à l'une des deux options suivantes:
- le programme de sûreté de l'ACC3 doit fournir des informations détaillées sur les contrôles de sûreté mis en œuvre en son nom par les entités des pays tiers dont il reçoit directement du fret ou du courrier à transporter à destination de l'Union. La validation de sûreté aérienne de l'Union européenne de l'ACC3 doit valider les contrôles de sûreté pratiqués par ces entités; ou
 - les entités de pays tiers doivent soumettre les activités de manutention de fret concernées à une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne à intervalles ne dépassant pas trois ans. La validation de sûreté aérienne de l'Union européenne doit comprendre les éléments suivants:
 - un examen du programme de sûreté de l'entité, de manière à garantir sa pertinence et son exhaustivité sur les opérations effectuées; et
 - une vérification sur place de la mise en œuvre de mesures de sûreté aérienne pour les opérations de fret concernées.

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

- 6.8.5.2. Lorsque la validation de sûreté aérienne de l'Union européenne conformément au point 6.8.5.1 b) est terminée, le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne doit soumettre le rapport de validation à l'autorité compétente et en fournir une copie à l'entité validée.
- 6.8.5.3. Un contrôle de conformité réalisé par l'autorité compétente d'un État membre ou par la Commission peut être considéré comme une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne, pour autant qu'il couvre tous les domaines indiqués sur la liste de contrôle de l'appendice 6-C2 ou de l'appendice 6-C4, le cas échéant.

- 6.8.5.4. L'ACC3 doit tenir à jour une base de données contenant au moins les informations suivantes pour chaque agent habilité ou chargeur connu ayant fait l'objet d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne conformément au point 6.8.5.1 dont il reçoit directement du fret ou du courrier à destination de l'Union:
- les renseignements concernant l'entreprise, notamment son adresse professionnelle authentique; et
 - la nature de ses activités commerciales, à l'exclusion des renseignements commerciaux sensibles; et
 - ses coordonnées, ainsi que celles de la ou des personnes responsables de la sûreté; et
 - son numéro d'enregistrement légal, le cas échéant; et
 - le rapport de validation, s'il est disponible; et
 - l'identifiant alphanumérique unique attribué dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement».

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

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

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

- 6.8.5.5. Une entité de transport aérien de fret ou de courrier qui exploite un réseau comprenant différents sites situés dans des pays tiers peut obtenir une seule désignation en tant qu'agent habilité titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne pour tous les sites du réseau, pour autant que les conditions suivantes soient remplies:
- les opérations de sûreté aérienne du réseau, y compris les services de transport entre les sites, sont couvertes par un seul programme de sûreté ou par des programmes de sûreté standardisés; et
 - la mise en œuvre du ou des programmes de sûreté doit être vérifiée au moyen d'un programme interne unique d'assurance qualité en matière de sûreté qui est équivalent à la validation de sûreté aérienne de l'Union européenne; et
 - avant la désignation du réseau en tant qu'agent habilité titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne, les sites suivants de l'entité ont été soumis à une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne:
 - le ou les sites à partir desquels le fret ou le courrier est directement livré à un ACC3;
 - au moins deux sites du réseau, ou un nombre correspondant à 20 % des sites du réseau si celui-ci est plus élevé, à partir desquels le fret ou le courrier est livré au(x) site(s) visé(s) au point i); et
 - tous les sites situés dans des pays tiers énumérés à l'appendice 6-I de la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

Pour conserver le statut d'agent habilité titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne pour tous les sites du réseau non validés jusqu'au 30 juin 2018 au plus tard, chaque année après l'année de la désignation, au moins deux autres sites, ou un nombre correspondant à 20 % d'autres sites, si celui-ci est plus élevé, à partir desquels le fret ou le courrier est livré au(x) site(s) énuméré(s) au point i) doivent être soumis à une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne jusqu'à ce que tous les sites soient validés.

Un validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne doit établir la feuille de route qui détermine, de manière aléatoire, l'ordre des sites à valider chaque année. La feuille de route doit être établie indépendamment de l'entité qui gère le réseau et ne peut être modifiée par cette dernière. Elle doit faire partie intégrante du rapport de validation, sur la base duquel le réseau est désigné en tant qu'agent habilité d'un pays tiers titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne.

Une fois qu'il a été soumis à une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne, un site du réseau doit être considéré comme un agent habilité d'un pays tiers au sens du point 6.8.4.2.

6.8.5.6. Lorsqu'il ressort de la validation de sûreté aérienne de l'Union européenne d'un site du réseau, telle que visée au point 6.8.5.5 c) ii), que le site ne respecte pas les objectifs recensés dans la liste de contrôle de l'appendice 6-C2, le fret et le courrier provenant de ce site doivent être soumis à une inspection/filtrage sur un site désigné comme agent habilité d'un pays tiers conformément au point 6.8.4.2 jusqu'à ce qu'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne confirme le respect des objectifs recensés dans la liste de contrôle.

6.8.5.7. Les points 6.8.5.5 et 6.8.5.6 expirent le 30 juin 2018.»;

(31) le point 6.8.6 suivant est ajouté:

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

6.8.6.1. *Non-conformité*

1. Si la Commission ou une autorité compétente décèle une déficience grave concernant les opérations d'un ACC3, d'un RA3 ou d'un KC3, qui sont susceptibles d'avoir des conséquences notables sur le niveau global de sûreté aérienne dans l'Union, elle doit:
 - a) en informer rapidement le transporteur aérien concerné ou l'entité concernée, lui demander de communiquer ses observations et exiger l'application des mesures nécessaires pour remédier à la déficience grave; et
 - b) en informer rapidement les autres États membres et la Commission.
2. Lorsque l'ACC3, le RA3 ou le KC3 n'a pas remédié à la déficience grave dans un délai donné, ou lorsque l'ACC3, le RA3 ou le KC3 ne réagit pas à la demande visée au point 6.8.6.1 a), l'autorité, ou la Commission, doit:
 - a) désactiver le statut d'ACC3, de RA3 ou de KC3 de l'exploitant ou de l'entité dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement»; ou
 - b) demander à l'autorité concernée responsable de la désignation de désactiver le statut d'ACC3, de RA3 ou de KC3 de l'exploitant ou de l'entité dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement».

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

3. Un transporteur aérien ou une entité dont le statut, respectivement d'ACC3, de RA3 ou de KC3, a été désactivé conformément au point 6.8.6.1.2 ne peut être réintroduit ou inclus dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» avant qu'une nouvelle désignation de sûreté aérienne de l'Union européenne conformément au point 6.8.1 ou 6.8.4 n'ait été effectuée.
4. Si un transporteur aérien ou une entité n'est plus titulaire du statut d'ACC3, de RA3 ou de KC3, les autorités concernées doivent prendre les mesures qui s'imposent pour s'assurer que les autres ACC3, RA3 et KC3 sous leur responsabilité, qui effectuent des opérations dans la chaîne d'approvisionnement du transporteur ou de l'entité ayant perdu le statut, satisfont toujours aux exigences du règlement (CE) n° 300/2008.

6.8.6.2. *Suspension*

1. L'autorité compétente ayant procédé à la désignation comme ACC3, RA3 ou KC3 est chargée d'en supprimer les renseignements de la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement»:
 - a) à la demande du transporteur aérien ou de l'entité, ou en accord avec lui ou elle; ou
 - b) si l'ACC3, le RA3 ou le KC3 n'assure pas les opérations de fret concernées et ne réagit pas à une demande d'observations ou oppose toute autre entrave à l'évaluation du risque aérien.
2. Si un transporteur aérien ou une entité n'est plus titulaire du statut d'ACC3, de RA3 ou de KC3, les autorités concernées doivent prendre les mesures qui s'imposent pour s'assurer que les autres ACC3, RA3 et KC3 sous leur responsabilité, qui effectuent des opérations dans la chaîne d'approvisionnement du transporteur ou de l'entité ayant fait l'objet d'une suspension, satisfont toujours aux exigences du règlement (CE) n° 300/2008.»;

(32) les appendices 6-C2, 6-C3 et 6-C4 sont remplacés par le texte suivant:

«APPENDICE 6-C2

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

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

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

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

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

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

- la liste de contrôle remplie, signée par le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne et accompagnée, le cas échéant, des observations de l'entité validée; et
- la déclaration d'engagements [appendice 6-H2 du règlement d'exécution (UE) 2015/1998] signée par l'entité validée; et
- une déclaration signée par le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne attestant son indépendance vis-à-vis de l'entité validée [appendice 11-A du règlement d'exécution (UE) 2015/1998].

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

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

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

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

Instructions

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

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

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

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

VOLET 1

Identification de l'entité validée et du validateur

1.1. Date(s) de validation

Utiliser le format de date exact, par exemple du 01/10/2012 au 02/10/2012

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

1.2. Date de la précédente validation, le cas échéant

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

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

Certificat AEO ou statut C-TPAT ou autres types de certification, le cas échéant	
--	--

1.3. Informations concernant le validateur de sûreté aérienne

Nom	
-----	--

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

Identifiant alphanumérique unique (UAI)	
---	--

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

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

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

<ul style="list-style-type: none"> 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 aérien ou du courrier aérien du pays tiers

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

VOLET 2

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

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

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

- l'inspection/filtrage physique, qui doit être d'un niveau suffisant pour permettre d'obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans l'envoi;
- d'autres contrôles de sûreté qui font partie d'un processus de sûreté de la chaîne d'approvisionnement et permettent d'obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans l'envoi et qui ont été effectués par un autre RA3, un KC3 ou un AC3 désigné par le RA3.

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

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

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

2.2. Programme de sûreté de l'entité

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

2.3. Le programme de sûreté couvre-t-il suffisamment les éléments des volets 3 à 9 de la liste de contrôle?

OUI ou NON

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

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

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.

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

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.

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

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire le système de gestion et expliquer s'il est approuvé, contrôlé ou fourni par l'autorité compétente ou par une autre entité.

Si la réponse est NON, veuillez expliquer de quelle manière l'entité s'assure que les contrôles de sûreté 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 de sûreté aérienne de l'Union européenne

VOLET 3

Recrutement et formation du personnel

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

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

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

Remarques:

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

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

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

OUI ou NON

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

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

- vérification des antécédents
- contrôle préalable à l'embauche
- contrôle des antécédents judiciaires
- entretiens
- autres (préciser)

Veuillez expliquer les éléments, préciser l'entité chargée de l'élément en question et indiquer, le cas échéant, la période antérieure prise en compte.

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

OUI ou NON

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

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

- vérification des antécédents
- contrôle préalable à l'embauche
- contrôle des antécédents judiciaires
- entretiens
- autres (préciser)

Veuillez expliquer les éléments, préciser l'entité chargée de l'élément en question et indiquer, le cas échéant, la période antérieure prise en compte.

3.5. Le personnel disposant d'un accès direct et non accompagné au fret aérien ou au courrier aérien sécurisé reçoit-il une formation en matière de sûreté avant d'être autorisé à accéder à ce type de fret aérien ou de courrier aérien?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire les éléments et la durée de la formation.

3.6. Le personnel qui procède à la réception, à l'inspection/filtrage ou à la protection de fret aérien ou de courrier aérien reçoit-il une formation spécifique en rapport avec ses fonctions?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire les éléments et la durée des formations.

3.7. Le personnel visé aux points 3.5 et 3.6 reçoit-il une formation périodique?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez préciser les éléments et la fréquence de la formation périodique.

3.8. Conclusion: les mesures concernant le recrutement et la formation du personnel garantissent-elles que tout le personnel ayant accès au fret aérien ou au courrier aérien sécurisé a été correctement recruté et formé à un niveau suffisant pour être conscient de ses responsabilités en matière de sûreté?

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.

Observations de l'entité

Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne

VOLET 4

Procédures d'acceptation

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

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

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

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

- a) les renseignements concernant l'entreprise, notamment son adresse professionnelle authentique;
- b) la nature de ses activités commerciales, à l'exclusion des renseignements commerciaux sensibles;
- c) ses coordonnées, ainsi que celles de la ou des personnes responsables de la sûreté;

- d) son numéro d'enregistrement légal, le cas échéant;
- e) le rapport de validation, s'il est disponible;
- f) l'identifiant alphanumérique unique attribué dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement».

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

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

- 4.1. Lorsqu'elle accepte un envoi, l'entité vérifie-t-elle si celui-ci provient d'un autre RA3, d'un KC3, d'un AC3 ou d'un expéditeur inconnu?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, de quelle manière?

- 4.2. L'entité vérifie-t-elle si l'identifiant alphanumérique unique est indiqué dans la documentation accompagnant l'envoi provenant d'un autre ACC3, RA3 ou KC3 et confirme-t-elle le statut «actif» de l'ACC3, du RA3 ou du KC3 dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement»?

OUI ou NON

- 4.3. L'entité a-t-elle mis en place une procédure garantissant que, lorsque aucun identifiant alphanumérique unique n'est indiqué dans la documentation ou lorsque l'entité dont provient le fret n'a pas de statut «actif» dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement», l'envoi est traité comme une livraison provenant d'une source inconnue?

OUI ou NON

- 4.4. L'entité désigne-t-elle des expéditeurs comme AC3?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure et les garanties que l'entité exige de la part de l'expéditeur.

- 4.5. Lorsqu'elle accepte un envoi, l'entité vérifie-t-elle si sa destination est un aéroport de l'Union européenne ou de l'EEE?

OUI ou NON — veuillez expliquer.

- 4.6. Si la réponse est OUI, l'entité soumet-elle l'ensemble du fret aérien ou du courrier aérien aux mêmes contrôles de sûreté lorsque la destination est un aéroport de l'Union européenne ou de l'EEE?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.

- 4.7. Lorsqu'elle accepte un envoi, l'entité vérifie-t-elle si celle-ci doit être considérée comme du fret et du courrier à haut risque (FCHR) (voir définition au volet 6), y compris dans le cas d'envois livrés par des modes de transport autres qu'aériens?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, de quelle manière?

Veuillez décrire la procédure.

4.8. Lorsqu'elle accepte un envoi sécurisé, l'entité validée vérifie-t-elle si celui-ci a été protégé contre toute intervention non autorisée ou contre toute atteinte à son intégrité?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire par quels moyens (par exemple, scellés, verrous, inspection)

4.9. La personne qui effectue la livraison est-elle tenue de présenter un document d'identité officiel comportant sa photographie?

OUI ou NON

4.10. Une procédure a-t-elle été mise en place pour repérer les envois qui requièrent une inspection/filtrage?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, de quelle manière?

4.11. Conclusion: les procédures d'acceptation sont-elles suffisantes pour déterminer si le fret aérien ou le courrier aérien à destination d'un aéroport de l'Union européenne ou de l'EEE provient d'une chaîne d'approvisionnement sécurisée ou doit faire l'objet d'une inspection/filtrage?

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.

Observations de l'entité

Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne

VOLET 5

Inspection/filtrage

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

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

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

5.1. L'inspection/filtrage est-elle effectuée pour le compte de l'entité par une autre entité?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez indiquer la nature précise de ces entités:

- société d'inspection/filtrage privée,
- entreprise du secteur public,
- installation ou organisme d'inspection/filtrage du secteur public,
- autre

Veuillez préciser la nature de l'accord ou du contrat entre l'entité validée et l'entité qui effectue l'inspection/filtrage en son nom.

5.2. L'entité est-elle en mesure de demander les contrôles de sûreté appropriés lorsque l'inspection/filtrage est effectuée par l'une des entités susmentionnées?

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez préciser.

5.3. Au moyen de quels instruments et selon quelles instructions (par exemple, contrôle, supervision, et contrôle de la qualité) l'entité s'assure-t-elle à ce que les contrôles de sûreté sont effectués conformément aux exigences par ces prestataires de service?

5.4. Quelles sont les méthodes d'inspection/filtrage utilisées pour le fret aérien et le courrier aérien?

Veuillez préciser, en détaillant les équipements utilisés pour l'inspection/filtrage du fret aérien et du courrier aérien (par exemple, fabricant, type, version du logiciel, norme, numéro de série) pour toutes les méthodes pratiquées.

5.5. L'équipement utilisé ou la méthode utilisée (par exemple, chiens détecteurs d'explosifs) figure-t-il ou figure-t-elle sur les listes de conformité les plus récentes de l'Union européenne, de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) ou de l'administration américaine chargée de la sûreté des transports (TSA)?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez préciser.

Si la réponse est NON, veuillez fournir des précisions sur l'agrément des équipements et la date de celui-ci, ainsi que des éléments démontrant qu'il respecte les normes de l'Union européenne relatives à ces équipements.

5.6. L'équipement est-il utilisé conformément au concept d'opération (CONOPS) du fabricant et fait-il l'objet de contrôles et d'essais réguliers?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.

5.7. Lorsqu'un chien détecteur d'explosifs est déployé, a-t-il suivi une formation initiale et une formation périodique, et a-t-il été soumis à une procédure de contrôle de la qualité et d'agrément d'un niveau équivalent aux exigences de l'Union européenne ou de la TSA?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire l'ensemble de la procédure et la documentation correspondante sur laquelle repose l'évaluation.

5.8. Lorsqu'un chien détecteur d'explosifs est utilisé, le processus d'inspection/filtrage est-il consécutif à une méthode de déploiement d'un niveau équivalent aux normes de l'Union européenne ou de la TSA?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire l'ensemble de la procédure et la documentation correspondante sur laquelle repose l'évaluation.

5.9. La nature de l'envoi est-elle prise en considération lors de l'inspection/filtrage?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire de quelle manière on s'assure que la méthode d'inspection/filtrage choisie est employée à un niveau suffisant pour permettre d'obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans l'envoi.

5.10. Une procédure est-elle prévue pour trouver la cause de l'alarme produite par les équipements d'inspection/filtrage? Pour certains équipements, tels que les équipements de radioscopie, l'alarme est déclenchée par l'opérateur lui-même.

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure suivie pour trouver la cause des alarmes de manière à obtenir l'assurance raisonnable de l'absence d'articles prohibés.

Si la réponse est NON, décrivez les suites réservées à l'envoi.

5.11. Y a-t-il des envois exemptés d'inspection/filtrage de sûreté?

OUI ou NON

5.12. Y a-t-il des envois non conformes à la liste de l'Union?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez préciser.

5.13. L'accès à la zone d'inspection/filtrage est-il contrôlé de manière à garantir que seul le personnel autorisé et formé y a accès?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez préciser.

5.14. Un régime de contrôle de la qualité et/ou d'essais a-t-il été mis en place?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez préciser.

5.15. Conclusion: le fret aérien ou le courrier aérien sont-ils soumis à une inspection/filtrage par l'un des moyens ou l'une des méthodes figurant au point 6.2.1 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 et d'un niveau suffisant pour permettre d'obtenir l'assurance raisonnable qu'ils ne contiennent pas d'articles prohibés?

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez préciser les raisons.

Observations de l'entité

Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne

VOLET 6

Fret ou courrier à haut risque

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

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

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

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

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

6.1. Le personnel chargé des contrôles de sûreté sait-il quel fret aérien/courrier aérien doit être traité comme du fret et courrier à haut risque (FCHR)?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez préciser.

6.2. L'entité a-t-elle mis en place des procédures permettant de repérer le FCHR?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez préciser.

6.3. Le FCHR est-il soumis à des procédures d'inspection/filtrage spécifiques conformément à la législation de l'Union?

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez indiquer les procédures appliquées.

6.4. Après l'inspection/filtrage, l'entité ajoute-t-elle une déclaration sur le statut de sûreté «SHR» dans la documentation qui accompagne l'envoi?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire la manière dont le statut de sûreté est établi et dans quel document.

6.5. Conclusion: la procédure mise en place par l'entité est-elle utile et suffisante pour garantir que tout le FCHR fait l'objet d'un traitement adéquat avant le chargement?

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez préciser les raisons.

Observations de l'entité

Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne

VOLET 7

Protection du fret aérien/courrier aérien sécurisé

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

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

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

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

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

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

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

OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez préciser. Veuillez préciser le ou les types de protection mis en place: — moyens physiques (par exemple, clôture, barrière, bâtiment construit en matériaux solides), — moyens humains (par exemple, patrouilles) — moyens technologiques (par exemple, caméras de surveillance en circuit fermé, alarme d'intrusion). Veuillez expliquer de quelle manière ils sont organisés.	

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

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

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

OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire les moyens de protection utilisés (par exemple, par des moyens physiques, humains ou technologiques). Veuillez également préciser si le bâtiment est construit en matériaux solides et quels types de matériaux sont utilisés, le cas échéant.	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
7.5. Conclusion: la protection des envois est-elle suffisamment efficace pour prévenir toute intervention illicite?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser les raisons.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 8

Documentation

Objectif: le RA3 doit s'assurer que la documentation qui accompagne l'envoi ayant fait l'objet de sa part des contrôles de sûreté (par exemple, inspection/filtrage, protection) contient au minimum:

- l'identifiant alphanumérique unique obtenu auprès de l'autorité compétente responsable de la désignation; et
- l'identifiant unique de l'envoi, tel que le numéro de la lettre de transport aérien mère ou fille (house ou Master airway bill), le cas échéant; et
- le contenu de l'envoi; et
- le statut de sûreté, indiqué comme suit:
 - «SPX», qui signifie que l'envoi est sécurisé pour être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers et des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier; ou
 - «SCO», qui signifie que l'envoi est sécurisé pour être transporté uniquement par des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier; ou
 - «SHR», qui signifie que l'envoi est sécurisé pour être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier, dans le respect des exigences relatives au fret ou au courrier à haut risque.

Si le statut de sûreté est délivré par le RA3, l'entité doit également indiquer les raisons pour lesquelles il a été délivré, telles que les moyens ou la méthode d'inspection/filtrage utilisés ou les motifs d'exemption d'inspection/filtrage de l'envoi, selon les normes adoptées dans le cadre du dispositif concernant la déclaration sur le statut de sûreté de l'envoi.

La documentation accompagnant l'envoi peut se présenter sous forme d'une lettre de transport aérien, d'un document postal équivalent ou d'une déclaration séparée, et sous forme électronique ou sur papier.

Référence: points 6.3.2.6 d), 6.8.3.4, 6.8.3.5 et 6.8.3.6 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

8.1. L'entité s'assure-t-elle que la documentation d'accompagnement appropriée est établie et inclut les informations requises aux points 6.3.2.6 d), 6.8.3.4, 6.8.3.5 et 6.8.3.6 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998?

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

8.2. En particulier, l'entité précise-t-elle le statut du fret et la façon dont ce statut a été établi?

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez expliquer.

8.3. Conclusion: la procédure de documentation est-elle suffisante pour garantir que le fret ou le courrier est accompagné d'une documentation d'accompagnement appropriée indiquant le statut de sûreté correct et toutes les informations requises?

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez préciser les raisons.

Observations de l'entité

Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne

VOLET 9

Transport

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

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

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

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

a) Transport propre de l'entité validée?

OUI ou NON

b) Transport d'un autre RA3 ou d'un ACC3?

OUI ou NON

c) Sous-traitant utilisé par l'entité validée?

OUI ou NON

9.2. Le fret aérien ou le courrier aérien est-il placé dans un emballage à témoin d'intégrité?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, de quelle manière?

9.3. Le véhicule est-il scellé ou verrouillé avant le transport?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, de quelle manière?

9.4. Lorsque des scellés numérotés sont utilisés, l'accès aux scellés est-il contrôlé et les numéros sont-ils enregistrés?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez préciser de quelle manière.

9.5. Le cas échéant, le transporteur concerné signe-t-il la déclaration du transporteur?

OUI ou NON

9.6. La personne transportant le fret a-t-elle été soumise à des contrôles de sûreté spécifiques et a-t-elle reçu une formation de sensibilisation à la sûreté avant d'être autorisée à transporter du fret aérien sécurisé ou du courrier aérien sécurisé, ou les deux?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez indiquer quel type de contrôles de sûreté (par exemple, contrôle préalable à l'embauche, vérification des antécédents) et quel type de formation (par exemple, formation de sensibilisation à la sûreté).

9.7. Conclusion: Les mesures prises sont-elles suffisantes pour protéger le fret aérien ou le courrier aérien de toute intervention non autorisée durant le transport?

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.

Observations de l'entité

Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne

VOLET 10

Conformité

Objectif: Après évaluation des volets 1 à 9 de la présente liste de contrôle, le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne doit établir si sa vérification sur place confirme la mise en œuvre des contrôles de sûreté conformément aux objectifs cités sur la présente liste de contrôle pour le fret aérien ou le courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE.

Deux scénarios sont possibles. Le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne conclut:

1. soit que l'entité a réussi à se conformer aux objectifs mentionnés sur la présente liste de contrôle («Réussite»). Un rapport de validation doit être remis à l'autorité compétente responsable de la désignation et à l'entité validée dans un délai maximal d'un mois après la vérification sur place;
2. soit que l'entité n'est pas parvenue à se conformer aux objectifs mentionnés sur la présente liste de contrôle («Échec»). Dans ce cas, l'entité n'est pas autorisée à livrer à un ACC3 ou à un autre RA3 du fret aérien ou du courrier aérien sécurisé à destination de l'Union européenne ou de l'EEE. Elle doit recevoir une copie de la liste de contrôle indiquant les déficiences.

10.1. Conclusion générale: veuillez indiquer le cas de figure le plus proche de la situation validée

1 ou 2	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	
Observations de l'entité	

Nom du validateur:

Date:

Signature:

- la déclaration d'engagements [appendice 6-H1 du règlement d'exécution (UE) 2015/1998] signée par l'entité validée; et
- une déclaration signée par le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne attestant son indépendance vis-à-vis de l'entité validée [appendice 11-A du règlement d'exécution (UE) 2015/1998].

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

Le volet 3 — programme de sûreté du transporteur aérien, le volet 6 — base de données, le volet 7 — inspection/ filtrage et le volet 8 — fret ou courrier à haut risque (FCHR) doivent être examinés au regard des exigences des chapitres 6.7 et 6.8 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998. Pour les autres volets, les critères de référence sont les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'annexe 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale et les orientations figurant dans le manuel de sûreté de l'aviation de l'OACI (Doc 8973-Diffusion restreinte).

Instructions

- Tous les volets applicables et pertinents de la liste de contrôle doivent être remplis, compte tenu du modèle d'entreprise et des opérations de l'entité en cours de validation. Lorsque aucune information n'est disponible, cette absence d'informations doit être expliquée.
- À la suite de chaque volet, le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne doit attester si et dans quelle mesure les objectifs dudit volet sont remplis.

VOLET 1

Identification de l'entité validée et du validateur

1.1. Date(s) de validation

Utiliser le format de date exact, par exemple 01/10/2012 au 02/10/2012

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

1.2. Date de la précédente validation et identifiant alphanumérique unique (UAI) de l'ACC3, le cas échéant

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

UAI	
-----	--

1.3. Informations concernant le validateur de sûreté aérienne

Nom	
-----	--

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

UAI	
-----	--

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

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

1.4. Nom du transporteur aérien à valider

Nom	
-----	--

CTA (certificat de transporteur aérien) délivré par (nom de l'État)	
Code de l'Association internationale du transport aérien (IATA) ou code de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à défaut de code IATA. Veuillez préciser quel est le code applicable.	
État responsable de la désignation du transporteur aérien comme ACC3	
1.5. Informations concernant la localisation de l'aéroport du pays tiers qui sera validé et aux installations de fret ou de courrier s'y rapportant	
Nom	
Code IATA ou OACI de l'aéroport	
Pays	
1.6. Nature de l'activité du transporteur aérien — plusieurs types d'activités peuvent coexister	
a) transport de passagers et de fret/courrier; b) transport de fret et de courrier uniquement; c) transport de fret uniquement; d) transport de courrier uniquement; e) intégrateur; f) transport nolisé.	
1.7. Nom et titre de la personne responsable de la sûreté du fret aérien ou du courrier aérien du pays tiers	
Nom	
Désignation de la fonction	
Adresse électronique	
Numéro de téléphone — y compris les indicatifs internationaux	
1.8. Adresse du bureau principal du transporteur aérien dans l'aéroport où s'effectue la visite	
Numéro/Unité/Bâtiment/Aéroport	
Rue	
Ville	
Code postal	
État (le cas échéant)	
Pays	

1.9. Adresse du siège principal du transporteur aérien, par exemple siège social

Numéro/Unité/Bâtiment/Aéroport	
Rue	
Ville	
Code postal	
État (le cas échéant)	
Pays	

VOLET 2

Organisation et responsabilités de l'ACC3 à l'aéroport

Objectif: aucun transport de fret aérien ou courrier aérien ne doit être effectué à destination de l'Union européenne ou de l'EEE sans avoir été soumis à des contrôles de sûreté. Les modalités de ces contrôles font l'objet des volets suivants de la présente liste de contrôle. L'ACC3 ne doit pas accepter de transporter du fret ou du courrier par avion à destination de l'Union européenne sans que l'exécution de l'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté ait été constatée et attestée par un agent habilité titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne, un chargeur connu titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne ou un client en compte désigné par lui-même ou par un agent habilité titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne, ou que ces envois aient fait l'objet d'une inspection/filtrage conformément à la législation de l'Union.

L'ACC3 doit avoir mis en place une procédure garantissant que l'ensemble du fret aérien et du courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE fait l'objet de contrôles de sûreté appropriés, sauf le fret aérien/courrier aérien exempté d'inspection/filtrage conformément aux dispositions de la législation de l'Union, et que ce fret ou ce courrier est protégé ensuite jusqu'au chargement à bord de l'avion. Les contrôles de sûreté doivent comprendre:

- l'inspection/filtrage physique, qui doit être d'un niveau suffisant pour permettre d'obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans l'envoi, ou
- d'autres contrôles de sûreté qui font partie d'un processus de sûreté de la chaîne d'approvisionnement et permettent d'obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans l'envoi, effectués par des agents habilités ou des chargeurs connus titulaires d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne ou par un client en compte désigné par lui-même ou par un agent habilité titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne.

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

2.1. Le transporteur aérien a-t-il mis en place une procédure garantissant que le fret aérien ou le courrier aérien fait l'objet de contrôles de sûreté appropriés avant d'être chargé à bord d'un avion à destination de l'Union européenne ou de l'EEE?

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

2.2. Les contrôles de sûreté sont-ils effectués par le transporteur aérien ou pour son compte par une entité couverte par le programme de sûreté du transporteur aérien?

Si la réponse est OUI, veuillez préciser.	
Si la réponse est NON, quelles entités non couvertes par le programme de sûreté du transporteur aérien effectuent les contrôles de sûreté du fret ou courrier aérien transporté par ce transporteur aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE?	

veuillez indiquer la nature précise de ces entités: — société de manutention privée; — entreprise du secteur public; — installation ou organisme d'inspection/filtrage du secteur public; — autre	
2.3. Au moyen de quels instruments et selon quelles instructions (par exemple, contrôle, supervision, et contrôle de la qualité) le transporteur aérien s'assure-t-il que les contrôles de sûreté sont effectués conformément aux exigences par ces prestataires de service?	
2.4. Le transporteur aérien est-il en mesure de demander les contrôles de sûreté appropriés lorsque l'inspection/filtrage est effectuée par des entités non couvertes par le programme de sûreté du transporteur aérien, telles que des installations du secteur public?	
OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser.	
2.5. Au moyen de quels instruments et selon quelles instructions (par exemple, contrôle, supervision, et contrôle de la qualité) le transporteur aérien s'assure-t-il que les contrôles de sûreté sont effectués conformément aux exigences par ces prestataires de service?	
2.6. Un programme d'agent habilité ou un chargeur connu pour le fret et courrier aérien a-t-il été mis en place conformément aux normes de l'OACI dans l'État de l'aéroport où la visite de validation a lieu?	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire les éléments du programme et la manière dont il a été mis en place.	
2.7. Conclusions et observations générales sur le caractère fiable, concluant et efficace de la procédure	
Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 3

Programme de sûreté du transporteur aérien

Objectif: l'ACC3 doit s'assurer que son programme de sûreté comprend toutes les mesures de sûreté aérienne nécessaires et suffisantes pour le transport de fret aérien et de courrier aérien à destination de l'Union.

Le programme de sûreté et la documentation connexe du transporteur aérien doivent constituer la base des contrôles de sûreté effectués pour répondre à l'objectif de la présente liste de contrôle. Il est loisible au transporteur aérien de transmettre sa documentation au validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne à l'avance, avant la visite sur place, afin de l'aider à se familiariser avec les lieux à inspecter.

Référence: point 6.8.2.1 de l'annexe et appendice 6-G du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

Remarques: les points ci-après figurant dans l'appendice 6-G du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 doivent être dûment couverts:

- a) description des mesures applicables au fret et courrier aérien;
- b) procédures aux fins de l'acceptation;
- c) dispositif et critères relatifs à l'agent habilité;

- d) dispositif et critères relatifs au chargeur connu;
- e) dispositif et critères relatifs au client en compte;
- f) normes pour l'inspection/filtrage;
- g) lieu de l'inspection/filtrage;
- h) renseignements sur les équipements d'inspection/filtrage;
- i) renseignements sur l'exploitant ou le prestataire de services;
- j) liste des exemptions de l'inspection/filtrage;
- k) traitement du fret et du courrier à haut risque.

3.1. Programme de sûreté du transporteur aérien

Date — utiliser le format de date exact jj/mm/aaaa	
Version	
Le programme a-t-il été soumis précédemment à une autorité compétente de l'Union européenne ou de l'EEE? Si la réponse est OUI, était-ce aux fins de l'obtention de la désignation comme ACC3? À d'autres fins?	

3.2. Le programme de sûreté couvre-t-il suffisamment les éléments de la liste ci-dessus?

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

3.3. Les mesures de sûreté aérienne décrites dans le programme de sûreté sont-elles nécessaires et suffisantes pour assurer la sûreté du fret aérien ou du courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE selon les normes requises?

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

3.4. Conclusion: Le programme de sûreté est-il concluant, efficace et complet?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 4

Recrutement et formation du personnel

Objectif: l'ACC3 doit affecter du personnel responsable et compétent aux activités de sécurisation du fret aérien ou du courrier aérien. Le personnel ayant accès au fret aérien sécurisé possède toutes les compétences nécessaires à l'accomplissement de ses tâches et bénéficie d'une formation appropriée.

Afin de réaliser cet objectif, l'ACC3 doit avoir mis en place une procédure garantissant que tout le personnel (par exemple, permanent, temporaire, intérimaire, chauffeurs) disposant d'un accès direct et non accompagné au fret aérien ou au courrier aérien faisant ou ayant fait l'objet de contrôles de sûreté:

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

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

Remarques:

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

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

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

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

<ul style="list-style-type: none"> — vérification des antécédents — contrôle préalable à l'embauche — contrôle des antécédents judiciaires — entretiens — autres (préciser) <p>Veuillez expliquer les éléments, préciser l'entité chargée de l'élément en question et indiquer, le cas échéant, la période antérieure prise en compte.</p>	
---	--

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

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

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

<ul style="list-style-type: none"> — vérification des antécédents — contrôle préalable à l'embauche — contrôle des antécédents judiciaires — entretiens — autres (préciser) <p>Veuillez expliquer les éléments, préciser l'entité chargée de l'élément en question et indiquer, le cas échéant, la période antérieure prise en compte.</p>	
---	--

4.5. Le personnel disposant d'un accès direct et non accompagné au fret aérien ou au courrier aérien sécurisé reçoit-il une formation en matière de sûreté avant d'être autorisé à accéder à ce type de fret aérien ou de courrier aérien?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire les éléments et la durée de la formation.

4.6. Le personnel qui procède à la réception, à l'inspection/filtrage ou à la protection de fret aérien ou de courrier aérien reçoit-il une formation spécifique en rapport avec ses fonctions?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire les éléments et la durée des formations.

4.7. Le personnel visé aux points 4.5 et 4.6 reçoit-il une formation périodique?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez préciser les éléments et la fréquence de la formation périodique.

4.8. Conclusion: les mesures concernant le recrutement et la formation du personnel garantissent-elles que tout le personnel ayant accès au fret aérien ou au courrier aérien sécurisé a été correctement affecté et formé à un niveau suffisant pour être conscient de ses responsabilités en matière de sûreté?

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.

Observations du transporteur aérien

Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne

VOLET 5

Procédures d'acceptation

Objectif: l'ACC3 doit avoir mis en place une procédure permettant d'évaluer et de vérifier le statut de sûreté d'un envoi au moment de son acceptation, compte tenu des contrôles antérieurs.

La procédure doit comprendre les éléments suivants:

- a) confirmation que l'entité qui effectue la livraison porte la mention «actif» dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» pour l'aéroport ou le site spécifié.
- b) vérification que l'identifiant alphanumérique unique de l'entité qui effectue la livraison, qui est répertorié dans la base de données de l'Union, est indiqué dans la documentation accompagnant l'envoi;
- c) lorsque l'envoi provient d'un client en compte, vérification que l'entité est répertoriée dans la base de données du transporteur aérien.

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

- d) vérification que l'envoi est livré par une personne désignée par l'agent habilité ou le chargeur connu titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne figurant dans sa base de données ou par un client en compte d'un tel agent habilité ou désigné par le transporteur aérien lui-même;
- e) la personne désignée doit correspondre à la personne qui est chargée de livrer le fret aérien ou le courrier aérien au transporteur aérien. La personne qui livre l'envoi au transporteur aérien doit présenter une carte d'identité, un passeport, un permis de conduire ou un autre document portant sa photographie et qui a été délivré ou est reconnu par l'autorité nationale;
- f) le cas échéant, vérification que l'envoi est présenté avec toutes les informations de sûreté requises (lettre de transport aérien et informations sur le statut de sûreté, sur papier ou en version électronique, description de l'envoi et son identifiant unique, raisons pour lesquelles le statut de sûreté a été délivré, moyens ou méthode d'inspection/filtrage ou motifs d'exemption d'inspection/filtrage) correspondant aux envois de fret aérien et de courrier aérien qui sont en cours de livraison;
- g) vérification que l'envoi est exempt de tout signe d'atteinte à son intégrité; et
- h) vérification que l'envoi doit être considéré comme du fret et courrier à haut risque (FCHR).

Référence: points 6.8.3.5, 6.8.3.6, 6.8.3.7 et 6.8.5.4 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

- 5.1. Lorsqu'il accepte directement un envoi, le transporteur aérien établit-il s'il provient d'un agent habilité, d'un chargeur connu ou d'un client en compte reconnu conformément à la législation de l'Union sur le fret aérien et répertorié dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» et dans la base de données du transporteur aérien?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.

- 5.2. Le transporteur aérien vérifie-t-il si l'identifiant alphanumérique unique est indiqué dans la documentation accompagnant l'envoi provenant d'un autre ACC3, RA3 ou KC3 et confirme-t-il le statut «actif» de l'ACC3, du RA3 ou du KC3 dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement»?

OUI ou NON

- 5.3. L'entité a-t-elle mis en place une procédure garantissant que, lorsque aucun identifiant alphanumérique unique n'est indiqué dans la documentation ou lorsque l'entité dont provient le fret n'a pas de statut «actif» dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement», l'envoi est traité comme une livraison provenant d'une source inconnue?

OUI ou NON

- 5.4. Le transporteur aérien désigne-t-il des expéditeurs comme AC3?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure et les garanties que le transporteur aérien exige de la part de l'expéditeur.

- 5.5. Lorsqu'il accepte directement un envoi, le transporteur aérien vérifie-t-il si sa destination est un aéroport de l'Union européenne ou de l'EEE?

OUI ou NON — veuillez expliquer

- 5.6. Si la réponse est OUI — le transporteur aérien soumet-il l'ensemble du fret ou du courrier aux mêmes contrôles de sûreté lorsque la destination est un aéroport de l'Union européenne ou de l'EEE?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.

5.7. Lorsqu'il accepte directement un envoi, le transporteur aérien vérifie-t-il s'il doit être considéré comme du fret et du courrier à haut risque (FCHR), y compris dans le cas d'envois livrés par des modes de transport autres qu'aériens?

OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, de quelle manière? Veuillez décrire la procédure.	

5.8. Lorsqu'il accepte un envoi dont la sûreté a été contrôlée, le transporteur aérien vérifie-t-il s'il a été protégé contre toute intervention ou manipulation non autorisée?

OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire (par exemple, scellés, verrous).	

5.9. Si le transporteur aérien accepte du fret aérien ou du courrier aérien en transit à cet endroit (fret ou courrier qui repart à bord du même aéronef que celui dans lequel il est arrivé), vérifie-t-il, sur la base des données disponibles, si de nouveaux contrôles de sûreté doivent être pratiqués?

OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, comment procède-t-il à cette vérification?	
Si la réponse est NON, quels sont les contrôles pratiqués pour garantir la sûreté du fret et du courrier à destination de l'Union européenne ou de l'EEE?	

5.10. Si le transporteur aérien accepte du fret aérien ou du courrier aérien en transfert à cet endroit (fret ou courrier qui repart à bord d'un autre aéronef que celui dans lequel il est arrivé), vérifie-t-il, sur la base des données disponibles, si de nouveaux contrôles de sûreté doivent être pratiqués?

OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, comment procède-t-il à cette vérification?	
Si la réponse est NON, quels sont les contrôles pratiqués pour garantir la sûreté du fret et du courrier à destination de l'Union européenne ou de l'EEE?	

5.11. La personne qui livre du fret aérien connu sécurisé au transporteur aérien est-elle tenue de présenter un document d'identité officiel comportant sa photographie?

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

5.12. Conclusion: les procédures d'acceptation sont-elles suffisantes pour déterminer si le fret aérien ou le courrier aérien provient d'une chaîne d'approvisionnement sécurisée ou doit faire l'objet d'une inspection/filtrage?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 6

Base de données

Objectif: lorsque l'ACC3 n'est pas tenu d'assurer l'inspection/filtrage à 100 % du fret aérien ou du courrier aérien à destination de l'Union européenne/EEE, il doit s'assurer que le fret ou le courrier provient soit d'une entité possédant une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne désignée par l'autorité compétente d'un État membre de l'Union européenne en qualité d'agent habilité d'un pays tiers (RA3) ou de chargeur connu d'un pays tiers (KC3), soit d'un client en compte (AC3) désigné par lui-même ou par un agent habilité d'un pays tiers.

Pour assurer le suivi des contrôles de sûreté effectués, l'ACC3 doit vérifier le statut «actif» du RA3 et du KC3 dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» et tenir à jour une base de données contenant les informations suivantes pour chaque entité ou personne dont elle accepte directement du fret ou du courrier:

- statut de l'entité concernée (agent habilité ou chargeur connu),
- les renseignements concernant l'entreprise, notamment son adresse professionnelle authentique;
- la nature de ses activités commerciales, à l'exclusion des renseignements commerciaux sensibles;
- ses coordonnées, ainsi que celles de la ou des personnes responsables de la sûreté;
- l'identifiant alphanumérique unique attribué dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» ou, lorsque l'entité est un AC3, le numéro d'enregistrement légal de l'entreprise.

Lorsqu'il reçoit du fret aérien ou du courrier aérien provenant d'un RA3 ou d'un KC3, l'ACC3 doit vérifier dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» que l'entité porte la mention «actif»; lorsqu'il s'agit d'un AC3, la vérification doit se faire dans la base de données du transporteur aérien. Si le statut du RA3 ou du KC3 n'est pas «actif» ou si l'AC3 n'est pas répertorié dans la base de données, le fret aérien ou le courrier aérien livré par l'entité concernée devra être soumis à une inspection/filtrage avant son chargement.

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

6.1. Lorsqu'il accepte directement un envoi, le transporteur aérien établit-il s'il provient d'un agent habilité, d'un chargeur connu ou d'un client en compte reconnu conformément à la législation de l'Union sur le fret aérien et répertorié dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» et dans la base de données du transporteur aérien?

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

6.2. Le transporteur aérien tient-il à jour une base de données contenant, selon le cas, les renseignements visés ci-dessus concernant:

- les entités désignées en qualité d'agent habilité d'un pays tiers (RA3),
- les entités désignées en qualité de chargeur connu d'un pays tiers (KC3),
- les entités désignées en qualité de clients en compte par un RA3 ou par le transporteur aérien (AC3)?

OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire la base de données.	
Si la réponse est NON, veuillez expliquer pourquoi.	

6.3. Le personnel acceptant le fret aérien et le courrier aérien a-t-il facilement accès à la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» et à la base de données du transporteur aérien?

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

6.4. La base de données est-elle mise à jour de façon régulière de manière à fournir des données fiables au personnel acceptant le fret aérien et le courrier aérien?

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

6.5. Conclusion: le transporteur aérien tient-il à jour une base de données qui garantit une transparence totale de ses relations avec les entités dont il reçoit directement du fret ou du courrier (ayant fait l'objet d'une inspection/filtrage ou d'un contrôle de sûreté) destiné à être transporté dans l'Union européenne ou de l'EEE?

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.	
Observations du transporteur aérien	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 7

Inspection/filtrage

Objectif: lorsque l'ACC3 accepte du fret et du courrier d'une entité qui n'est pas une entité titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne ou que le fret reçu n'a pas été protégé contre toute intervention non autorisée depuis le moment où les contrôles de sûreté ont été pratiqués, l'ACC3 doit s'assurer que le fret aérien ou le courrier aérien est soumis à une inspection/filtrage avant d'être chargé à bord d'un aéronef. L'ACC3 doit avoir mis en place une procédure garantissant que le fret aérien et le courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE pour transfert, transit ou déchargement dans un aéroport de l'Union sont soumis à une inspection/filtrage par les moyens ou les méthodes figurant dans la législation de l'Union et d'un niveau suffisant pour permettre d'obtenir l'assurance raisonnable qu'ils ne contiennent pas d'articles prohibés.

Lorsque l'ACC3 n'effectue pas lui-même l'inspection/filtrage du fret aérien ou du courrier aérien, il doit s'assurer que l'inspection/filtrage appropriée est effectuée conformément aux exigences de l'Union européenne. Les procédures d'inspection/filtrage doivent comprendre, le cas échéant, le traitement du fret et du courrier en transfert et en transit.

Lorsque l'inspection/filtrage du fret aérien ou du courrier aérien est réalisée par les soins ou pour le compte de l'autorité compétente dans le pays tiers, l'ACC3 recevant ce fret aérien ou courrier aérien de l'entité doit déclarer ce fait dans son programme de sûreté et préciser les modalités selon lesquelles une inspection/filtrage adéquate est assurée.

Référence: points 6.8.3.1, 6.8.3.2 et 6.8.3.3 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

7.1. L'inspection/filtrage est-elle effectuée par le transporteur aérien ou pour son compte par une entité couverte par le programme de sûreté du transporteur aérien?

Si la réponse est OUI, veuillez fournir des précisions. Le cas échéant, veuillez fournir les renseignements relatifs à l'entité ou aux entités couvertes par le programme de sûreté du transporteur aérien: — nom — adresse sur site — statut éventuel d'AEO	
--	--

Si la réponse est NON, quelles entités non couvertes par le programme de sûreté du transporteur aérien assurent-elles l'inspection/filtrage du fret aérien ou du courrier aérien transporté par ce transporteur aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE?

Veillez indiquer la nature précise de ces entités:

- société de manutention privée;
- entreprise du secteur public;
- installation ou organisme d'inspection/filtrage du secteur public;
- autre

7.2. L'entité est-elle en mesure de demander les contrôles de sûreté appropriés lorsque l'inspection/filtrage est effectuée par l'une des entités susmentionnées?

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez préciser.

7.3. Au moyen de quels instruments et selon quelles instructions (par exemple, contrôle, supervision, et contrôle de la qualité) l'entité s'assure-t-elle que les contrôles de sûreté sont effectués conformément aux exigences par ces prestataires de service?

7.4. Quelles sont les méthodes d'inspection/filtrage utilisées pour le fret aérien et le courrier aérien?

Veillez préciser, en détaillant les équipements utilisés pour l'inspection/filtrage du fret aérien et du courrier aérien (par exemple, fabricant, type, version du logiciel, norme, numéro de série) pour toutes les méthodes pratiquées.

7.5. L'équipement utilisé ou la méthode utilisée (par exemple, chiens détecteurs d'explosifs) figure-t-il ou figure-t-elle sur les listes de conformité les plus récentes de l'Union européenne, de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) ou de l'administration américaine chargée de la sûreté des transports (TSA)?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez préciser.

Si la réponse est NON, veuillez fournir des précisions sur l'agrément des équipements et la date de celui-ci, ainsi que des éléments démontrant qu'il respecte les normes de l'Union européenne relatives à ces équipements.

7.6. L'équipement est-il utilisé conformément au concept d'opération (CONOPS) du fabricant et fait-il l'objet de contrôles et d'essais réguliers?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.

7.7. Lorsqu'un chien détecteur d'explosifs est déployé, a-t-il suivi une formation initiale et une formation périodique, et a-t-il été soumis à une procédure de contrôle de la qualité et d'agrément d'un niveau équivalant aux exigences de l'Union européenne ou de la TSA?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire l'ensemble de la procédure et la documentation correspondante sur laquelle repose l'évaluation.

7.8. Lorsqu'un chien détecteur d'explosifs est utilisé, le processus d'inspection/filtrage est-il consécutif à une méthode de déploiement d'un niveau équivalant aux normes de l'Union européenne ou de la TSA?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire l'ensemble de la procédure et la documentation correspondante sur laquelle repose l'évaluation.

7.9. La nature de l'envoi est-elle prise en considération lors de l'inspection/filtrage?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire de quelle manière on s'assure que la méthode d'inspection/filtrage choisie est employée à un niveau suffisant pour obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans l'envoi.

7.10. Une procédure est-elle prévue pour trouver la cause de l'alarme produite par les équipements d'inspection/filtrage?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure suivie pour trouver la cause des alarmes de manière à obtenir l'assurance raisonnable de l'absence d'articles prohibés.

Si la réponse est NON, décrivez les suites réservées à l'envoi.

7.11. Y a-t-il des envois exemptés d'inspection/filtrage de sûreté?

OUI ou NON

7.12. Y a-t-il des envois non conformes à la liste de l'Union?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez préciser.

7.13. L'accès à la zone d'inspection/filtrage est-il contrôlé de manière à assurer que seul le personnel autorisé et formé y a accès?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez préciser.

7.14. Un régime de contrôle de la qualité ou d'essais a-t-il été mis en place?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez préciser.

7.15. Conclusion: le fret aérien ou le courrier aérien sont-ils soumis à une inspection/filtrage par l'un des moyens ou l'une des méthodes figurant au point 6.2.1 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 et d'un niveau suffisant pour permettre d'obtenir l'assurance raisonnable qu'ils ne contiennent pas d'articles prohibés?

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez préciser les raisons.

Observations du transporteur aérien

Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne

VOLET 8

Fret ou courrier à haut risque

Objectif: les envois provenant de lieux jugés à haut risque par l'Union européenne, ou ayant fait l'objet d'un transfert dans de tels lieux, ou qui semblent avoir été sensiblement altérés doivent être considérés comme du fret et du courrier à haut risque (FCHR). Les envois de ce type doivent faire l'objet d'une inspection/filtrage répondant à des instructions particulières. Les provenances à haut risque et les instructions particulières relatives à l'inspection/filtrage sont fournies par l'autorité compétente de l'Union européenne/EEE ayant désigné l'ACC3. L'ACC3 doit avoir mis en place une procédure garantissant que le FCHR à destination de l'Union européenne ou de l'EEE est repéré et soumis à des contrôles appropriés, comme le prévoit la législation de l'Union.

L'ACC3 doit rester en contact avec l'autorité compétente responsable des aéroports de l'Union européenne/EEE à destination desquels il transporte du fret afin de disposer des informations les plus récentes sur les provenances à haut risque.

L'ACC3 doit appliquer les mêmes mesures, sans distinguer si le fret et le courrier à haut risque qu'elle reçoit lui parviennent d'un autre transporteur aérien ou par d'autres moyens de transport.

Référence: points 6.7 et 6.8.3.6 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

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

8.1. Le personnel du transporteur aérien chargé des contrôles de sûreté sait-il quel fret aérien et courrier aérien doit être traité comme du fret et courrier à haut risque (FCHR)?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez préciser.

8.2. Le transporteur aérien a-t-il mis en place des procédures pour repérer le FCHR?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez préciser.

8.3. Le FCHR est-il soumis à des procédures d'inspection/filtrage spécifiques conformément à la législation de l'Union?

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez indiquer les procédures appliquées.

8.4. Après l'inspection/filtrage, le transporteur aérien ajoute-t-il une déclaration sur le statut de sûreté «SHR» dans la documentation qui accompagne l'envoi?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire la manière dont le statut de sûreté est établi et dans quel document.

8.5. Conclusion: la procédure mise en place par le transporteur aérien est-elle utile et suffisante pour garantir que tout le FCHR fait l'objet d'un traitement adéquat avant le chargement?

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez préciser les raisons.

Observations du transporteur aérien

Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne

VOLET 9

Protection

Objectif: l'ACC3 doit avoir mis en place des procédures garantissant que le fret aérien ou le courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE est protégé contre toute intervention non autorisée depuis le point où l'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté ont été effectués, ou depuis le point d'acceptation après la réalisation de l'inspection/filtrage ou des contrôles de sûreté, jusqu'au chargement.

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

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

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

9.1. La protection du fret aérien et du courrier aérien sécurisé est-elle assurée par le transporteur aérien ou pour son compte par une entité couverte par le programme de sûreté du transporteur aérien?

Si la réponse est OUI, veuillez préciser.

Si la réponse est NON, quelles entités non couvertes par le programme de sûreté du transporteur aérien appliquent-elles des mesures de protection du fret aérien ou du courrier aérien sécurisé qui est transporté par ce transporteur aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE?

veuillez indiquer la nature précise de ces entités:

- société de manutention privée;
- entreprise du secteur public;
- installation ou organisme d'inspection/filtrage du secteur public;
- autre

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

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez préciser.

9.3. Des procédures ont-elles été mises en place pour garantir que le fret aérien ou le courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE ayant fait l'objet de contrôles de sûreté est protégé contre toute intervention non autorisée depuis le moment où sa sûreté a été contrôlée jusqu'à son chargement?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire les modalités de la protection.

Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.

9.4. Conclusion: la protection des envois est-elle suffisamment efficace pour prévenir toute intervention illicite?

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi

Observations du transporteur aérien

Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne

VOLET 10

Documentation d'accompagnement

Objectif: l'ACC3 doit s'assurer que la documentation qui accompagne l'envoi ayant fait l'objet de sa part des contrôles de sûreté (par exemple, inspection/filtrage, protection) contient au minimum:

- a) l'identifiant alphanumérique unique obtenu auprès de l'autorité compétente responsable de la désignation; et
- b) l'identifiant unique de l'envoi, tel que le numéro de la lettre de transport aérien mère ou fille (house ou Master airway bill), le cas échéant; et
- c) le contenu de l'envoi; et
- d) le statut de sûreté, indiqué comme suit:
 - «SPX», qui signifie que l'envoi est sécurisé pour être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers et des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier; ou
 - «SCO», qui signifie que l'envoi est sécurisé pour être transporté uniquement par des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier; ou
 - «SHR», qui signifie que l'envoi est sécurisé pour être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier, dans le respect des exigences relatives au fret ou au courrier à haut risque.

En l'absence d'agent habilité d'un pays tiers, la déclaration sur le statut de sûreté peut être émise par l'ACC3 ou par le transporteur aérien en provenance d'un pays tiers exempté du régime des ACC3.

Si le statut de sûreté est délivré par l'ACC3, le transporteur aérien doit également indiquer les raisons pour lesquelles il a été délivré, telles que les moyens ou la méthode d'inspection/filtrage utilisés ou les motifs d'exemption d'inspection/filtrage de l'envoi, selon les normes adoptées dans le cadre du dispositif concernant la déclaration sur le statut de sûreté de l'envoi.

Dans le cas où le statut de sûreté et la documentation d'accompagnement ont été établis par un RA3 en amont ou par un autre ACC3, l'ACC3 doit vérifier, au cours de la procédure d'acceptation, que la documentation d'accompagnement contient les informations visées ci-dessus.

La documentation accompagnant l'envoi peut se présenter sous forme d'une lettre de transport aérien, d'un document postal équivalent ou d'une déclaration séparée, et sous forme électronique ou sur papier.

Référence: points 6.3.2.6 d), 6.8.3.4, 6.8.3.5, 6.8.3.6 et 6.8.3.7 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

10.1. Le transporteur aérien s'assure-t-il que la documentation d'accompagnement appropriée est établie et inclut les informations requises aux points 6.3.2.6 d), 6.8.3.4, 6.8.3.5 et 6.8.3.6 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire le contenu de la documentation

Si la réponse est NON, veuillez expliquer pourquoi et comment le transporteur aérien détermine que le fret ou le courrier est considéré comme «sûr» lorsqu'il est chargé à bord d'un aéronef.

10.2. La documentation comprend-elle l'identifiant alphanumérique unique du transporteur aérien en tant qu'ACC3?

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez expliquer pourquoi.

10.3. La documentation précise-t-elle le statut de sûreté du fret et la façon dont ce statut a été établi?

OUI ou NON

Veuillez décrire de quelle manière.

10.4. Conclusion: la procédure de documentation est-elle suffisante pour garantir que le fret ou le courrier est accompagné d'une documentation d'accompagnement appropriée indiquant le statut de sûreté correct et toutes les informations requises?

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi

Observations du transporteur aérien

Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne

VOLET 11

Conformité

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

L'un des quatre grands cas de figure suivants peut figurer dans les conclusions:

- (1) le programme de sûreté du transporteur aérien est conforme à l'appendice 6-G du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 et la vérification sur place confirme la conformité avec l'objectif de la liste de contrôle; ou
- (2) le programme de sûreté du transporteur aérien est conforme à l'appendice 6-G du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 mais la vérification sur place ne confirme pas la conformité avec l'objectif de la liste de contrôle; ou

- (3) le programme de sûreté du transporteur aérien n'est pas conforme à l'appendice 6-G du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 mais la vérification sur place confirme la conformité avec l'objectif de la liste de contrôle; ou
- (4) le programme de sûreté du transporteur aérien n'est pas conforme à l'appendice 6-G du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 et la vérification sur place ne confirme pas la conformité avec l'objectif de la liste de contrôle.

11.1. Conclusion générale: veuillez indiquer le cas de figure le plus proche de la situation validée

1, 2, 3 ou 4	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	
Observations du transporteur aérien	

Nom du validateur:

Date:

Signature:

ANNEXE

Liste des personnes et entités visitées et interrogées

Indiquer le nom de l'entité, le nom et la fonction de la personne de contact et la date de la visite ou de l'entretien.

Nom de l'entité	Nom de la personne à contacter	Fonction de la personne de contact	Date de la visite ou de l'entretien

APPENDICE 6-C4

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

Les entités de pays tiers ont la possibilité de faire partie de la chaîne d'approvisionnement sécurisée d'un ACC3 (*transporteur de fret aérien ou de courrier aérien qui effectue des opérations à destination de l'Union au départ d'un aéroport d'un pays tiers*) en demandant à être désignées comme chargeur connu d'un pays tiers titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne (KC3). Un KC3 est une entité assurant la manutention de fret située dans un pays tiers qui est validée et approuvée en tant que telle sur la base d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne.

Un KC3 doit s'assurer que les contrôles de sûreté ont été effectués pour les envois à destination de l'Union ⁽¹⁾ et que les envois ont été protégés contre toute intervention non autorisée entre le moment où ils ont fait l'objet de ces contrôles de sûreté et le moment où ils ont été transférés à un ACC3 ou à un agent habilité d'un pays tiers titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne (RA3).

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

La liste de contrôle est l'outil que le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne doit utiliser pour évaluer le niveau de sûreté appliqué au fret aérien ou au courrier aérien ⁽²⁾ à destination de l'Union européenne ou de l'EEE par l'entité demandant à être désignée comme KC3 ou sous sa responsabilité. La liste de contrôle ne doit être utilisée que dans les cas visés au point 6.8.5.1 b) de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998. Dans les cas visés au point 6.8.5.1 a) de ladite annexe, le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne doit utiliser la liste de contrôle relative aux ACC3.

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

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

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

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

- la déclaration d'engagements [appendice 6-H3 du règlement d'exécution (UE) 2015/1998] signée par l'entité validée; et
- une déclaration signée par le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne attestant son indépendance vis-à-vis de l'entité validée [appendice 11-A du règlement d'exécution (UE) 2015/1998].

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

Le KC3 doit pouvoir utiliser le rapport dans ses relations commerciales avec tout ACC3 et tout RA3.

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

Pour les volets qui ne peuvent pas être examinés au regard des exigences du règlement d'exécution (UE) 2015/1998, les critères de référence sont les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'annexe 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale et les orientations figurant dans le manuel de sûreté de l'aviation de l'OACI (Doc 8973-Diffusion restreinte).

Instructions

- (1) Tous les volets applicables et pertinents de la liste de contrôle doivent être remplis, compte tenu du modèle d'entreprise et des opérations de l'entité en cours de validation. Lorsque aucune information n'est disponible, cette absence d'informations doit être expliquée.
- (2) À la suite de chaque volet, le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne doit attester si et dans quelle mesure les objectifs dudit volet sont remplis.

VOLET 1

Organisation et responsabilités

1.1. Date(s) de validation

Utiliser le format de date exact, par exemple du 01/10/2012 au 02/10/2012

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

1.2. Date de la précédente validation, le cas échéant

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

Numéro d'enregistrement KC3 précédent, le cas échéant	
---	--

Certificat AEO ou statut C-TPAT ou autres types de certification, le cas échéant	
--	--

1.3. Informations concernant le validateur de sûreté aérienne

Nom	
-----	--

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

Identifiant alphanumérique unique (UAI)	
---	--

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

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

1.4. Nom de l'entité

Nom	
Numéro de la société (par exemple, numéro d'identification dans le registre de commerce, le cas échéant)	
Numéro/Unité/Bâtiment	
Rue	
Ville	
Code postal	
État (le cas échéant)	
Pays	
Adresse de boîte postale, le cas échéant	

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

Numéro/Unité/Bâtiment	
Rue	
Ville	
Code postal	
État (le cas échéant)	
Pays	
Adresse de boîte postale, le cas échéant	

1.6. Nature de l'activité — Types de marchandises traitées

Quelle est la nature de la ou des activités — le type de marchandises traitées dans les locaux du demandeur?	
--	--

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

a) la production b) l'emballage c) le stockage d) l'expédition e) autre, veuillez préciser	
--	--

1.8. Nombre approximatif de personnes employées sur le site

Nombre	
--------	--

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

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

VOLET 2

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

Objectif: aucun transport de fret aérien ou de courrier aérien ne doit être effectué à destination de l'Union européenne ou de l'EEE sans avoir été soumis à des contrôles de sûreté. Le fret et le courrier livrés par un KC3 à un ACC3 ou à un RA3 ne peuvent être acceptés comme étant du fret ou du courrier sûr que si le KC3 effectue ces contrôles de sûreté. Les modalités de ces contrôles font l'objet des volets suivants de la présente liste de contrôle.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.

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

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire la procédure.

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

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire le système de gestion et expliquer s'il est approuvé, contrôlé ou fourni par l'autorité compétente ou par une autre entité.

Si la réponse est NON, veuillez expliquer de quelle manière l'entité s'assure que les contrôles de sûreté 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 de sûreté aérienne de l'Union européenne

VOLET 3

Fret aérien ou courrier aérien identifiable

Objectif: établir le point ou le lieu à partir duquel le fret ou le courrier peut être identifié en tant que fret aérien ou courrier aérien.

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

Veuillez décrire.

Observations de l'entité

Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne

Veuillez noter qu'il convient de donner des informations détaillées concernant la protection du fret aérien ou du courrier aérien identifiable comme tel contre toute intervention ou manipulation non autorisée dans les volets 6 à 9.

VOLET 4

Recrutement et formation du personnel

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

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

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

Remarques:

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

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

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

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

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

<input type="checkbox"/> vérification des antécédents <input type="checkbox"/> contrôle préalable à l'embauche <input type="checkbox"/> contrôle des antécédents judiciaires <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 la réponse est OUI, veuillez indiquer le nombre d'années antérieures prises en considération pour le contrôle préalable à l'embauche et l'entité qui effectue ce contrôle.

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

- vérification des antécédents
- contrôle préalable à l'embauche
- contrôle des antécédents judiciaires
- entretiens
- autres (préciser)

Veuillez expliquer les éléments, préciser l'entité chargée de l'élément en question et indiquer, le cas échéant, la période antérieure prise en compte.

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

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire les éléments et la durée de la formation.

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

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez préciser les éléments et la fréquence de la formation périodique.

4.7. Conclusion: les mesures concernant le recrutement et la formation du personnel garantissent-elles que tout le personnel ayant accès au fret aérien ou au courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne ou de l'EEE a été correctement recruté et formé à un niveau suffisant pour être conscient de ses responsabilités en matière de sûreté?

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.

Observations de l'entité

Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne

VOLET 5

Sûreté physique

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

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

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

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

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

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

OUI ou NON	
<p>Si la réponse est OUI, de quelle manière l'accès est-il contrôlé? Veuillez expliquer et décrire. Il est possible de donner plusieurs réponses.</p> <p><input type="checkbox"/> par le personnel de sûreté</p> <p><input type="checkbox"/> par d'autres membres du personnel</p> <p><input type="checkbox"/> au moyen d'un contrôle manuel si des personnes sont autorisées à pénétrer dans la zone</p> <p><input type="checkbox"/> au moyen de systèmes électroniques de contrôle d'accès</p> <p><input type="checkbox"/> autre (préciser)</p>	
<p>Si la réponse est OUI, de quelle manière s'assure-t-on qu'une personne est autorisée à pénétrer dans la zone? Veuillez expliquer et décrire. Il est possible de donner plusieurs réponses.</p> <p>— utilisation d'une carte d'identification de l'entreprise</p> <p>— utilisation d'un autre type de carte d'identification, tel que le passeport ou le permis de conduire</p> <p>— liste des personnes autorisées utilisée par le personnel (de sûreté)</p> <p>— autorisation électronique, par exemple à l'aide d'une puce</p> <p>— distribution de clés ou de codes d'accès uniquement aux personnes autorisées</p> <p>— autre (préciser)</p>	

5.2. Tous les points d'accès au fret aérien ou au courrier aérien identifiable sont-ils sécurisés? Cela inclut les points d'accès qui ne sont pas utilisés en permanence et les points qui ne sont normalement pas utilisés comme point d'accès, tels que les fenêtres.

OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, de quelle manière ces points sont-ils sécurisés? Veuillez expliquer et décrire. Il est possible de donner plusieurs réponses. — présence de personnel de sûreté — systèmes électroniques de contrôle d'accès permettant l'accès d'une seule personne à la fois — barrières, par exemple des volets ou des verrous — système de caméras de surveillance en circuit fermé — système de détection d'intrusion	

5.3. Y a-t-il des mesures supplémentaires pour accroître la sûreté des locaux en général?

OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez expliquer et décrire en quoi elles consistent. <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 (préciser)	

5.4. Le bâtiment est-il construit en matériaux solides?

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

5.5. Conclusion: les mesures prises par l'entité sont-elles suffisantes pour empêcher l'accès de personnes non autorisées aux zones du site et des locaux dans lesquelles du fret aérien ou du courrier aérien identifiable à destination de l'Union européenne ou de l'EEE est traité ou stocké?

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

VOLET 6

Production

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

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

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

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

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

6.2. L'activité de production est-elle surveillée?

OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, veuillez décrire de quelle manière elle est surveillée.	

6.3. Des contrôles sont-ils mis en place pour empêcher des manipulations au stade de la production?

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

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

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

VOLET 7

Emballage

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

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

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

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

OUI ou NON

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

7.2. L'activité d'emballage est-elle surveillée?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire de quelle manière elle est surveillée.

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

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez préciser.

7.4. Veuillez décrire l'emballage extérieur fini.

a) l'emballage extérieur fini est-il solide?

OUI ou NON

Veillez décrire.

b) l'emballage extérieur fini est-il inviolable?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire le procédé utilisé pour doter l'emballage d'un témoin d'intégrité, par exemple au moyen de scellés numérotés, de cachets spéciaux ou d'un ruban adhésif de sécurité.

Si la réponse est NON, veuillez décrire quelles mesures de protection sont prises pour garantir l'intégrité des envois.

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

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.

Observations de l'entité

Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne

VOLET 8

Stockage

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

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

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

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

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

8.2. Le fret aérien ou le courrier aérien fini et emballé est-il stocké dans des conditions de sécurité et à l'abri de manipulation?

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

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

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

VOLET 9

Expédition

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

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

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

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

OUI ou NON

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

9.2. Qui a accès à la zone d'expédition? Il est possible de donner plusieurs réponses.

- employés de l'entité
 chauffeurs
 visiteurs
 sous-traitants
 autres (préciser)

9.3. L'activité d'expédition est-elle surveillée?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez décrire de quelle manière elle est surveillée.

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

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez préciser.

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

OUI ou NON

Si la réponse est NON, veuillez préciser pourquoi.

Observations de l'entité

Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne

VOLET 10

Envois provenant d'autres sources

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

Un KC3 peut transmettre à un RA3 ou à un ACC3 des envois qui ne sont pas ses propres envois, sous réserve que les conditions ci-après soient remplies:

- a) ils sont distincts des envois qu'il a constitués; et
- b) l'origine de ces envois est clairement indiquée sur les envois eux-mêmes ou dans la documentation d'accompagnement.

Tous les envois dans ce cas doivent faire l'objet d'une inspection/filtrage réalisée par un RA3 ou un ACC3 avant leur chargement à bord d'un aéronef.

10.1. L'entité accepte-t-elle de toute autre entité des envois de fret ou de courrier destinés à être transportés par voie aérienne?

OUI ou NON	
Si la réponse est OUI, de quelle manière ces envois sont-ils séparés du propre fret ou courrier de l'entreprise, et de quelle manière portent-ils l'identification de l'agent habilité ou du transporteur?	
Observations de l'entité	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 11

Documentation

Objectif: le KC3 doit s'assurer que la documentation qui accompagne l'envoi ayant fait l'objet de sa part des contrôles de sûreté (par exemple, protection) contient au minimum:

- l'identifiant alphanumérique unique obtenu auprès de l'autorité compétente responsable de la désignation; et
- le contenu de l'envoi.

La documentation accompagnant l'envoi peut se présenter sous forme électronique ou sur papier.

Référence: point 6.8.3.4 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998.

11.1. L'entité s'assure-t-elle que la documentation d'accompagnement appropriée est établie, indique l'identifiant alphanumérique unique provenant de l'autorité compétente responsable de la désignation et contient une description de l'envoi?

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

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

OUI ou NON	
Si la réponse est NON, veuillez préciser les raisons.	
Observations de l'entité	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	

VOLET 12

Transport

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

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

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

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

a) Transport propre de l'entité validée?

OUI ou NON

b) Transport d'un ACC3 ou d'un RA3?

OUI ou NON

c) Sous-traitant utilisé par l'entité validée?

OUI ou NON

12.2. Le fret aérien ou le courrier aérien est-il placé dans un emballage à témoin d'intégrité?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, de quelle manière?

12.3. Le véhicule est-il scellé ou verrouillé avant le transport?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, de quelle manière?

12.4. Lorsque des scellés numérotés sont utilisés, l'accès aux scellés est-il contrôlé et les numéros sont-ils enregistrés?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez préciser de quelle manière.

12.5. Le cas échéant, le transporteur concerné signe-t-il la déclaration du transporteur?

OUI ou NON

12.6. La personne transportant le fret a-t-elle été soumise à des contrôles de sûreté spécifiques et a-t-elle reçu une formation de sensibilisation à la sûreté avant d'être autorisée à transporter du fret aérien sécurisé ou du courrier aérien sécurisé, ou les deux?

OUI ou NON

Si la réponse est OUI, veuillez indiquer quel type de contrôles de sûreté (par exemple, contrôle préalable à l'embauche, vérification des antécédents) et quel type de formation (par exemple, formation de sensibilisation à la sûreté).

12.7. Conclusion: Les mesures prises sont-elles suffisantes pour protéger le fret aérien ou le courrier aérien de toute intervention non autorisée durant le transport?

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

VOLET 13

Conformité

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

Deux scénarios sont possibles. Le validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne conclut:

- (1) soit que l'entité a réussi à se conformer aux objectifs mentionnés sur la présente liste de contrôle («Réussite»). Un rapport de validation doit être remis à l'autorité compétente responsable de la désignation et à l'entité validée dans un délai maximal d'un mois après la vérification sur place;
- (2) soit que l'entité n'est pas parvenue à se conformer aux objectifs mentionnés sur la présente liste de contrôle («Échec»): Dans ce cas, l'entité n'est pas autorisée à livrer à un ACC3 ou à un RA3 du fret aérien ou du courrier aérien à destination de l'Union européenne ou de l'EEE si ce dernier ne fait pas l'objet d'une inspection/filtrage réalisée par une partie autorisée. Elle doit recevoir une copie de la liste de contrôle indiquant les déficiences.

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

12.1. Conclusion générale: veuillez indiquer le cas de figure le plus proche de la situation validée

1 ou 2	
Observations du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne	
Observations de l'entité	

Nom du validateur:

Date:

Signature:

- (2) je fournirai rapidement (tout au moins dans un délai de 15 jours) à l'autorité compétente responsable de la désignation les informations utiles dans le cas où:
- des modifications sont apportées au programme de sûreté de [nom du transporteur aérien],
 - la responsabilité globale en matière de sûreté est confiée à une personne autre que la personne désignée au point 1.7 de l'appendice 6-C3 du règlement d'exécution (UE) 2015/1998,
 - d'autres modifications des locaux ou des procédures sont susceptibles d'avoir des conséquences notables sur la sûreté,
 - le transporteur aérien cesse son activité, ne s'occupe plus de fret aérien ou de courrier aérien à destination de l'Union européenne, ou ne satisfait plus aux exigences de la législation applicable de l'Union validées dans le présent rapport;
- (3) que [nom du transporteur aérien] maintiendra le niveau de sûreté établi dans le présent rapport comme étant conforme à l'objectif défini sur la liste de contrôle et, le cas échéant, mettra en œuvre et appliquera toutes les autres mesures de sûreté nécessaires pour être désigné comme ACC3 lorsque les normes de sûreté ont été jugées insuffisantes, jusqu'à la validation ultérieure des activités de [nom du transporteur aérien];
- (4) que [nom du transporteur aérien] informera l'autorité compétente responsable de la désignation s'il n'est pas en mesure de demander, d'obtenir ou de garantir l'application des contrôles de sûreté appropriés portant sur le fret ou le courrier qu'il reçoit à transporter à destination de l'Union européenne ou de l'EEE, ou s'il ne peut pas exercer un contrôle effectif sur sa chaîne d'approvisionnement.

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

Nom:

Fonction dans l'entreprise:

Date:

Signature:

APPENDICE 6-H2

DÉCLARATION D'ENGAGEMENTS — AGENT HABILITÉ D'UN PAYS TIERS TITULAIRE D'UNE VALIDATION DE SÛRETÉ AÉRIENNE DE L'UNION EUROPÉENNE (RA3)

Au nom de [nom de l'entité], je prends acte de ce qui suit.

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

[Nom de l'entité] ne peut être désigné comme «agent habilité d'un pays tiers titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne» (RA3) qu'après qu'un rapport de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne a été soumis à cette fin à l'autorité compétente d'un État membre de l'Union européenne ou de l'Islande, de la Norvège ou de la Suisse, et accepté par cette autorité, et que les renseignements concernant le RA3 ont été introduits dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement».

Si l'autorité compétente d'un État membre de l'Union ou la Commission européenne relève un manquement aux mesures de sûreté visées dans le rapport, [nom de l'entité] peut se voir retirer la désignation comme RA3 déjà obtenue pour ces locaux, ce qui empêchera [nom de l'entité] de livrer à un ACC3 ou à un autre RA3 du fret aérien ou du courrier aérien sécurisé à destination de l'Union européenne ou de l'EEE.

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

Au nom de [nom de l'entité], je déclare:

- que [nom de l'entité] acceptera des mesures de suivi nécessaires aux fins du contrôle des normes confirmées par le rapport;
- je fournirai rapidement (tout au moins dans un délai de 15 jours) à l'autorité compétente responsable de la désignation les informations utiles dans le cas où:
 - des modifications sont apportées au programme de sûreté de [nom de l'entité],

- b) la responsabilité globale en matière de sûreté est confiée à une personne autre que la personne désignée au point 1.9 de l'appendice 6-C2 du règlement d'exécution (UE) 2015/1998,
 - c) d'autres modifications des locaux ou des procédures sont susceptibles d'avoir des conséquences notables sur la sûreté,
 - d) la société cesse son activité, ne s'occupe plus de fret aérien ou de courrier aérien à destination de l'Union européenne, ou ne satisfait plus aux exigences de la législation applicable de l'Union validées dans le présent rapport;
- (3) que [nom de l'entité] maintiendra le niveau de sûreté établi dans le présent rapport comme étant conforme à l'objectif défini sur la liste de contrôle et, le cas échéant, mettra en œuvre et appliquera toutes les autres mesures de sûreté nécessaires pour être désigné comme RA3 dans le cas où les normes de sûreté auront été jugées insuffisantes, jusqu'à la validation ultérieure des activités de [nom de l'entité].
- (4) que [nom de l'entité] informera les ACC3 et les RA3 auxquels il livre du fret aérien et/ou du courrier aérien sécurisé si [nom de l'entité] cesse son activité, ne s'occupe plus de fret aérien ou de courrier aérien ou n'est plus en mesure de satisfaire aux exigences validées dans le présent rapport.

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

Nom:

Fonction dans l'entreprise:

Date:

Signature:

APPENDICE 6-H3

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

Au nom de [nom de l'entité], je prends acte de ce qui suit.

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

[Nom de l'entité] ne peut être désigné comme «chargeur connu d'un pays tiers titulaire d'une validation de sûreté aérienne de l'Union européenne» (KC3) qu'après qu'un rapport de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne a été soumis à cette fin à l'autorité compétente d'un État membre de l'Union européenne ou de l'Islande, de la Norvège ou de la Suisse, et accepté par cette autorité, et que les renseignements concernant le KC3 ont été introduits dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement».

Si l'autorité compétente d'un État membre de l'Union ou la Commission européenne relève un manquement aux mesures de sûreté visées dans le rapport, [nom de l'entité] peut se voir retirer la désignation comme KC3 déjà obtenue pour ces locaux, ce qui empêchera [nom de l'entité] de livrer à un ACC3 ou à un RA3 du fret aérien ou du courrier aérien sécurisé à destination de l'Union européenne ou de l'EEE.

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

Au nom de [nom de l'entité], je déclare:

- (1) que [nom de l'entité] acceptera des mesures de suivi nécessaires aux fins du contrôle des normes confirmées par le rapport;
- (2) je fournirai rapidement (tout au moins dans un délai de 15 jours) à l'autorité compétente responsable de la désignation les informations utiles dans le cas où:
 - a) des modifications sont apportées au programme de sûreté de [nom de l'entité],
 - b) la responsabilité globale en matière de sûreté est confiée à une personne autre que la personne désignée au point 1.9 de l'appendice 6-C4 du règlement d'exécution (UE) 2015/1998,

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

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

Nom:

Fonction dans l'entreprise:

Date:

Signature:»;

(34) le point 8.1.3.2 est modifié comme suit:

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

«c) si l'autorité compétente est satisfaite des informations communiquées conformément aux points a) et b), elle doit veiller à ce que les données nécessaires concernant le fournisseur habilité soient enregistrées dans la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement» au plus tard le jour ouvrable suivant. Lors de l'enregistrement de ces données dans la base, l'autorité compétente doit attribuer à chaque site agréé un identifiant alphanumérique unique dans le format normalisé. Si l'autorité compétente n'est pas satisfaite, elle doit en communiquer rapidement les raisons à l'entité qui sollicite son agrément en qualité de fournisseur habilité;»;

b) le point d) suivant est ajouté:

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

(35) le point 11.2.2 e) est remplacé par le texte suivant:

«e) connaissance des systèmes de cartes d'identification utilisés;»;

(36) au point 11.2.3.8, le paragraphe suivant est ajouté:

«En outre, si la personne détient une carte d'identification aéroportuaire, la formation doit également permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

- h) compréhension de la configuration du poste d'inspection/filtrage et du processus d'inspection/filtrage;
- i) connaissance des procédures de contrôle d'accès et des procédures d'inspection/filtrage correspondantes;
- j) connaissance des cartes d'identification aéroportuaires utilisées dans cet aéroport;
- k) connaissance des procédures de notification;
- l) aptitude à réagir de manière appropriée face à des incidents liés à la sûreté.»;

(37) au point 11.2.3.9, le paragraphe suivant est ajouté:

«En outre, si la personne détient une carte d'identification aéroportuaire, la formation doit également permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

- k) compréhension de la configuration du poste d'inspection/filtrage et du processus d'inspection/filtrage;
- l) connaissance des procédures de contrôle d'accès et des procédures d'inspection/filtrage correspondantes;
- m) connaissance des cartes d'identification utilisées;
- n) aptitude à réagir de manière appropriée face à des incidents liés à la sûreté.»;

(38) au point 11.2.3.10, le paragraphe suivant est ajouté:

«En outre, si la personne détient une carte d'identification aéroportuaire, la formation doit également permettre d'acquérir toutes les compétences suivantes:

- k) compréhension de la configuration du poste d'inspection/filtrage et du processus d'inspection/filtrage;
- l) connaissance des procédures de contrôle d'accès et des procédures d'inspection/filtrage correspondantes;
- m) connaissance des cartes d'identification utilisées;
- n) aptitude à réagir de manière appropriée face à des incidents liés à la sûreté.»;

(39) au point 11.5.1, le paragraphe suivant est ajouté:

«Les instructeurs doivent être soumis à une recertification au moins tous les cinq ans.»;

(40) le point 11.6.4.3 est remplacé par le texte suivant:

«11.6.4.3 Lorsqu'un État membre n'est plus convaincu qu'un validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne satisfait aux exigences visées aux points 11.6.3.1 ou 11.6.3.5, il doit retirer son agrément et le retirer de la «base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement», ou informer l'autorité compétente qui l'a agréé, en exposant les motifs de ses préoccupations.»;

(41) l'appendice 11-A est remplacé par le texte suivant:

«APPENDICE 11-A

DÉCLARATION RELATIVE À L'INDÉPENDANCE DU VALIDATEUR DE SÛRETÉ AÉRIENNE DE L'UNION EUROPÉENNE

- a) Je confirme avoir établi le degré de conformité de l'entité validée de manière impartiale et objective.
- b) Je confirme ne pas être employé par l'entité validée et n'avoir pas été employé par elle au cours des deux dernières années.
- c) Je confirme ne pas avoir d'intérêt direct ou indirect, économique ou autre, dans les résultats de l'activité de validation, l'entité validée ou ses affiliés.
- d) Je confirme n'avoir aucune relation d'affaires, notamment en matière de formation et de services de conseil, autre que la procédure de validation, et n'avoir pas eu de telles relations au cours des douze derniers mois avec l'entité validée dans des domaines liés à la sûreté aérienne.
- e) Je confirme que le rapport de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne repose sur une étude approfondie de la documentation pertinente en matière de sûreté, portant sur les éléments suivants:
 - le programme de sûreté ou équivalent des entités validées, et
 - une vérification sur place de sa mise en œuvre.
- f) Je confirme que le rapport de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne repose sur une évaluation de tous les points intéressant la sûreté sur lesquels le validateur est tenu de rendre un avis sur la base de la liste de contrôle de l'Union européenne.
- g) Je confirme avoir appliqué une méthode permettant de produire des rapports de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne distincts pour chaque entité validée et garantissant l'objectivité et l'impartialité de l'étude documentaire et de l'évaluation, lorsque plusieurs entités sont validées conjointement.
- h) Je confirme n'avoir accepté aucun avantage financier ou autre, si ce n'est une rémunération raisonnable pour la validation et un remboursement des frais de voyage et d'hébergement.

J'assume l'entière responsabilité du rapport de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne.

Nom de l'entité validée:

Nom du validateur de sûreté aérienne de l'Union européenne:

Date:

Signature:»;

(42) les points 12.7.1.2 et 12.7.1.3 sont remplacés par le texte suivant:

«12.7.1.2 L'équipement doit être utilisé de façon à garantir que le conteneur est placé et orienté d'une manière qui assure la pleine utilisation de la capacité de détection.

12.7.1.3 L'équipement doit donner un signal d'alarme dans les cas suivants:

- a) lorsqu'il détecte une matière dangereuse;
- b) lorsqu'il détecte la présence d'un objet qui empêche de détecter d'éventuelles matières dangereuses;
- c) lorsqu'il ne peut déterminer si le LAG observé est inoffensif ou non;
- d) lorsque le contenu du sac inspecté est trop dense pour être analysé.»;

(43) le point 12.7.1.4 est supprimé;

(44) le point 12.7.2.2 est remplacé par le texte suivant:

«12.7.2.2 Tous les équipements de détection d'explosifs liquides doivent satisfaire à la norme 2.»;

(45) le point 12.7.2.3 est supprimé;

(46) le point 12.9.2.5 est remplacé par le texte suivant:

«12.9.2.5 Un chien détecteur d'explosifs utilisé pour la détection de matières explosives doit être pourvu des moyens appropriés pour une identification unique du chien détecteur d'explosifs.».
