

POSITION COMMUNE (CE) N° 3/2007**arrêtée par le Conseil le 11 décembre 2006****en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../2007 du Parlement européen et du Conseil du ... relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2007/C 70 E/02)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission,

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

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

(1) Afin de protéger les personnes et les biens à l'intérieur de l'Union européenne des actes d'intervention illicite visant des aéronefs civils, des règles communes pour préserver l'aviation civile devraient être instaurées. Cet objectif devrait être atteint en instaurant des règles et des normes de base communes en matière de sûreté aérienne ainsi que des mécanismes pour en surveiller le respect.

(2) Dans l'intérêt de la sûreté de l'aviation civile en général, il est souhaitable d'établir la base d'une interprétation commune de l'annexe 17 de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale.

(3) Le règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ⁽³⁾ a été adopté à la suite des événements du 11 septembre 2001 aux États-Unis.

(4) Il convient de réexaminer le contenu du règlement (CE) n° 2320/2002 à la lumière de l'expérience acquise et d'abroger et de remplacer ce règlement par le présent règlement en vue de simplifier, d'harmoniser et de préciser les règles existantes et d'élever les niveaux de sûreté.

(5) Compte tenu de la nécessité de rendre plus flexible l'adoption de mesures et de procédures de sûreté afin de s'adapter à l'évolution des évaluations des risques et de permettre l'introduction de nouvelles technologies, le présent règlement devrait établir les principes de base concernant les mesures à prendre afin de préserver l'aviation civile des actes d'intervention illicite, sans entrer dans les détails techniques et de procédure relatifs aux modalités de leur mise en œuvre.

(6) Il convient que le présent règlement s'applique aux aéroports affectés à l'aviation civile et situés sur le territoire d'un État membre, aux exploitants fournissant des services dans ces aéroports et aux entités fournissant des biens et/ou des services à ou à travers ces aéroports.

(7) Sans préjudice de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo en 1963, de la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye en 1970, et de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal en 1971, il convient également que le présent règlement porte sur les mesures de sûreté applicables à bord des aéronefs, ou pendant un vol, des transporteurs aériens communautaires.

(8) Chaque État membre peut décider pour lui-même s'il y a lieu de déployer des agents de sûreté à bord des avions qui sont immatriculés dans cet État membre ou des avions des transporteurs aériens auxquels il a accordé une licence.

(9) Les différents types d'exploitation de l'aviation civile ne présentent pas nécessairement le même niveau de menace. La taille des appareils, la nature de l'exploitation et/ou la fréquence de l'activité aéroportuaire devraient être prises en considération pour fixer des normes de base communes en matière de sûreté aérienne en vue de permettre des dérogations

⁽¹⁾ JO C 185 du 8.8.2006, p. 17.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 15 juin 2006 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 11 décembre 2006 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

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

(10) Sur la base d'une évaluation des risques, les États membres devraient aussi pouvoir appliquer des mesures plus strictes que celles qui sont établies dans le présent règlement.

- (11) Des pays tiers peuvent exiger l'application de mesures différentes de celles établies dans le présent règlement en ce qui concerne des vols au départ d'un aéroport d'un État membre, à destination de celui-ci ou survolant celui-ci. Cependant, sans préjudice des accords bilatéraux auxquels la Communauté est partie, il convient que la Commission puisse examiner les mesures requises par le pays tiers en question.
- (12) Même si dans un même État membre deux organismes ou plus peuvent être chargés de la sûreté aérienne, il convient que chaque État membre désigne une seule autorité responsable de la coordination et du contrôle de la mise en œuvre des normes de base communes en matière de sûreté aérienne.
- (13) Afin de définir les responsabilités relatives à la mise en œuvre des normes de base communes en matière de sûreté aérienne et de décrire les mesures exigées de la part des exploitants et autres entités à cet égard, il convient que chaque État membre établisse un programme national de sûreté de l'aviation civile. En outre, chaque gestionnaire d'aéroport, transporteur aérien ou entité mettant en œuvre des normes de sûreté aérienne devrait établir, appliquer et maintenir un programme de sûreté afin de se conformer tant au présent règlement qu'à tout programme national de sûreté de l'aviation civile applicable.
- (14) Afin de surveiller la conformité avec le présent règlement et le programme national de sûreté de l'aviation civile, chaque État membre devrait établir un programme national pour contrôler la qualité de la sûreté de l'aviation civile et en assurer la mise en œuvre.
- (15) Afin de surveiller l'application du présent règlement par les États membres ainsi que de formuler des recommandations visant à renforcer la sûreté aérienne, il convient que la Commission effectue des inspections, notamment sans préavis.
- (16) Les actes d'exécution énonçant les mesures et les procédures communes relatives à la mise en œuvre des normes de base communes en matière de sûreté aérienne et contenant des informations sensibles sur la sûreté, ainsi que les rapports d'inspection de la Commission et les réponses fournies par les autorités compétentes doivent être considérés comme «informations classifiées de l'UE» au sens de la décision de la Commission 2001/844/CE, CECA, Euratom du 29 novembre 2001 modifiant son Règlement intérieur ⁽¹⁾. Ces documents ne devraient pas être publiés mais être rendus disponibles aux seuls exploitants et entités qui y ont un intérêt légitime.
- (17) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent règlement conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽²⁾.
- (18) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à établir les conditions auxquelles les mesures visées à l'article 4, paragraphe 3, et à l'article 9, paragraphe 2, doivent être adoptées. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (19) L'objectif du «contrôle unique de sûreté» pour tous les vols à l'intérieur de l'Union européenne devrait être encouragé.
- (20) Le présent règlement est sans préjudice de l'application des règles relatives à la sécurité aérienne, y compris celles relatives au transport de marchandises dangereuses.
- (21) Les États membres devraient fixer les sanctions applicables aux infractions aux dispositions du présent règlement. Les sanctions prévues, à caractère civil ou administratif, devraient être effectives, proportionnelles et dissuasives.
- (22) La déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar, adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006 au cours de la première réunion ministérielle du Forum de dialogue sur Gibraltar, remplacera la déclaration conjointe sur l'aéroport de Gibraltar faite à Londres le 2 décembre 1987, le respect total de la déclaration de 2006 étant assimilé au respect de la déclaration de 1987.
- (23) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir préserver l'aviation civile des actes d'intervention illicite et fournir la base d'une interprétation commune de l'annexe 17 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions et des effets du présent règlement, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité, tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objectifs

1. Le présent règlement instaure des règles communes destinées à préserver l'aviation civile des actes d'intervention illicite.

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

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

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

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

- a) l'établissement de règles et normes de base communes applicables aux mesures de sûreté aérienne;
- b) des mécanismes de contrôle de la conformité.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique:

- a) à tous les aéroports ou parties d'aéroports situés sur le territoire d'un État membre qui ne sont pas exclusivement utilisés à des fins militaires;
- b) à tous les exploitants, y compris les transporteurs aériens, fournissant des services au départ des aéroports visés au point a);
- c) à toutes les entités appliquant des normes de sûreté aérienne qui opèrent dans des locaux situés à l'intérieur ou à l'extérieur des bâtiments de l'aéroport et qui fournissent des biens et/ou des services aux ou à travers les aéroports visés au point a).

2. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet du différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «aviation civile», toute exploitation d'aéronef civil, à l'exclusion de l'exploitation des aéronefs d'État visés à l'article 3 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale;
- 2) «sûreté aérienne», la combinaison des mesures et des ressources humaines et matérielles visant à préserver l'aviation civile des actes d'intervention illicite;
- 3) «exploitant», une personne, une organisation ou une entreprise effectuant ou proposant d'effectuer un transport aérien;
- 4) «transporteur aérien», une entreprise de transport aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable ou d'un document équivalent;
- 5) «transporteur aérien communautaire», un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable délivrée par un État membre conformément au règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens ⁽¹⁾;
- 6) «entité», une personne, une organisation ou une entreprise autre qu'un exploitant;
- 7) «articles prohibés», des armes, des explosifs ou d'autres dispositifs, articles ou substances dangereux pouvant être utilisés pour commettre un acte illicite;
- 8) «inspection/filtrage», la mise en œuvre de moyens techniques ou autres visant à identifier et/ou détecter des articles prohibés;
- 9) «contrôle de sûreté», la mise en œuvre des moyens permettant de prévenir l'introduction d'articles prohibés;
- 10) «contrôle des accès», la mise en œuvre des moyens permettant de prévenir l'entrée de personnes ou de véhicules non autorisés, ou des deux;
- 11) «côté piste», l'aire de mouvement et la totalité ou une partie des terrains et des bâtiments adjacents d'un aéroport, dont l'accès est réglementé;
- 12) «côté ville», les parties d'un aéroport, y compris la totalité ou une partie des terrains et des bâtiments adjacents, qui ne se trouvent pas du côté piste;
- 13) «zone de sûreté à accès réglementé», la zone côté piste où, en plus d'un accès réglementé, d'autres normes de sûreté aérienne sont appliquées;
- 14) «zone délimitée», une zone qui est séparée, au moyen d'un contrôle d'accès, des zones de sûreté à accès réglementé ou, si la zone délimitée est elle-même une zone de sûreté à accès réglementé, des autres zones de sûreté à accès réglementé d'un aéroport;
- 15) «vérification des antécédents», le contrôle consigné de l'identité d'une personne, y compris son casier judiciaire éventuel, dans le but de déterminer si elle peut obtenir un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé;
- 16) «passagers, bagages, fret ou courrier en correspondance», les passagers, les bagages, le fret ou le courrier partant par un autre aéronef que celui par lequel ils sont arrivés;
- 17) «passagers, bagages, fret ou courrier en transit», les passagers, les bagages, le fret ou le courrier partant par le même aéronef que celui par lequel ils sont arrivés;
- 18) «passager susceptible de causer des troubles», un passager qui est soit une personne expulsée, une personne réputée non admissible par les autorités d'immigration ou encore une personne faisant l'objet d'un mandat de justice;
- 19) «bagage de cabine», un bagage destiné à être transporté dans la cabine d'un aéronef;
- 20) «bagage de soute», un bagage destiné à être transporté dans la soute d'un aéronef;
- 21) «bagage de soute accompagné», un bagage transporté dans la soute d'un aéronef qui a été enregistré pour un vol par un passager voyageant sur ce même vol;

⁽¹⁾ JOL 240 du 24.8.1992, p. 1.

- 22) «courrier de transporteur aérien», le courrier dont l'expéditeur et le destinataire sont tous deux le transporteur aérien;
- 23) «matériel de transporteur aérien», le matériel dont l'expéditeur et le destinataire sont tous deux des transporteurs aériens, ou qui est utilisé par un transporteur aérien;
- 24) «courrier», les envois de correspondance et d'autres articles, autres que le courrier de transporteur aérien, remis par des services postaux et qui leur sont destinés, conformément aux règles de l'Union postale universelle;
- 25) «fret», tout bien destiné à être transporté par aéronef, autre que des bagages, du courrier, du courrier de transporteur aérien, du matériel de transporteur aérien ou que les approvisionnements de bord;
- 26) «agent habilité», un transporteur aérien, un agent, un transitaire ou toute autre entité qui assure les contrôles de sûreté en ce qui concerne le fret ou le courrier;
- 27) «chargeur connu», un expéditeur qui envoie du fret ou du courrier à son propre compte et dont les procédures se conforment à un degré suffisant aux règles et aux normes de sûreté communes pour que ce fret ou courrier puisse être transporté par tout aéronef;
- 28) «client en compte», un expéditeur qui envoie du fret ou du courrier à son propre compte et dont les procédures se conforment à un degré suffisant aux règles et normes de sûreté pour que ce fret ou ce courrier puisse être transporté par un aéronef tout-cargo ou un aéronef tout courrier respectivement;
- 29) «vérification de sûreté d'un aéronef», l'inspection des parties intérieures d'un aéronef auxquelles les passagers ont pu avoir accès, conjointement à l'inspection de la soute de cet aéronef en vue d'y découvrir des articles prohibés ou des interventions illicites sur l'aéronef;
- 30) «fouille de sûreté d'un aéronef», l'inspection de l'intérieur et de l'extérieur accessible d'un aéronef en vue d'y découvrir des articles prohibés ou des interventions illicites sur l'aéronef;
- 31) «officier de sûreté en vol», une personne employée par un État pour voyager à bord d'un aéronef d'un transporteur aérien détenteur d'une licence délivrée par cet État, dans le but de protéger cet aéronef et ses occupants contre des actes d'intervention illicite.
- a) les méthodes d'inspection/filtrage, le contrôle des accès et les autres contrôles de sûreté;
- b) les modalités des vérifications de sûreté des aéronefs et des fouilles de sûreté des aéronefs;
- c) les articles prohibés;
- d) les critères de performance et les essais de réception des équipements;
- e) les exigences en matière de recrutement et de formation du personnel;
- f) la définition des parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé;
- g) les obligations et les procédures de validation concernant les agents habilités, les chargeurs connus et les clients en compte;
- h) les catégories de personnes, de biens et d'aéronefs qui, pour des raisons objectives, sont soumises à des procédures spéciales de sûreté ou exemptées d'inspection/filtrage, de contrôle des accès ou d'autres contrôles de sûreté.
3. La Commission fixe, en modifiant le présent règlement par une décision conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 3, les critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes visées au paragraphe 1 et d'adopter des mesures de sûreté alternatives procurant un niveau de protection adéquat compte tenu d'une évaluation locale des risques. Ces mesures alternatives doivent être justifiées par des raisons liées à la taille de l'aéronef, ou à la nature, l'échelle ou la fréquence de l'exploitation ou des autres activités concernées.
- Pour des raisons d'urgence impérieuse, la Commission peut avoir recours à la procédure d'urgence visée à l'article 15, paragraphe 4.
- Les États membres informent la Commission de ces mesures.
4. Les États membres veillent à l'application sur leur territoire des normes de base communes visées au paragraphe 1. Lorsqu'un État membre a des raisons d'estimer que le niveau de sûreté aérienne a été compromis par un manquement à la sûreté, il veille à ce que les mesures adéquates soient rapidement prises pour corriger ce manquement et assurer la continuité de la sûreté de l'aviation civile.

Article 4

Normes de base communes

1. Les normes de base communes de protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite figurent en annexe.
2. Les mesures détaillées de mise en œuvre des normes de base communes visées au paragraphe 1 sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2.

Ces mesures concernent en particulier:

Article 5

Application de mesures plus strictes par les États membres

1. Les États membres peuvent appliquer des mesures plus strictes que les normes de base communes visées à l'article 4. Dans ce cas, ils agissent sur la base d'une évaluation des risques et conformément au droit communautaire. Les mesures doivent être pertinentes, objectives, non discriminatoires et proportionnées aux risques auxquels elles répondent.

2. Les États membres informent la Commission de ces mesures dès que possible après leur mise en œuvre. Dès qu'elle reçoit cette information, la Commission la transmet aux autres États membres.

3. Les États membres ne sont pas tenus d'informer la Commission si les mesures en question sont limitées à un vol donné à une date précise.

Article 6

Mesures de sûreté demandées par des pays tiers

1. Sans préjudice de tout accord bilatéral auquel la Communauté est partie, un État membre est tenu d'informer la Commission des mesures de sûreté demandées par un pays tiers si elles sont différentes des normes de base communes visées à l'article 4, en ce qui concerne les vols au départ d'un aéroport situé dans un État membre à destination de ce pays tiers ou survolant celui-ci.

2. À la demande de l'État membre concerné ou de sa propre initiative, la Commission examine l'application de toute mesure notifiée en vertu du paragraphe 1 et peut, conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2, élaborer une réponse adéquate destinée au pays tiers concerné.

3. Les paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas si:

- a) l'État membre concerné applique les mesures en question conformément à l'article 5, ou si
- b) la demande du pays tiers se limite à un vol donné à une date précise.

Article 7

Autorité compétente

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

Article 8

Programme national de sûreté de l'aviation civile

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

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

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

Article 9

Programme national de contrôle de la qualité

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

Ce programme permet à l'État membre de contrôler la qualité de la sûreté de l'aviation civile afin d'en surveiller la conformité tant avec le présent règlement qu'avec son programme national de sûreté de l'aviation civile.

2. Les spécifications du programme national de contrôle de la qualité sont adoptées en modifiant le présent règlement par l'ajout d'une annexe conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 3.

Pour des raisons d'urgence impérieuse, la Commission peut avoir recours à la procédure d'urgence visée à l'article 15, paragraphe 4.

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

Article 10

Programme de sûreté aéroportuaire

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

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

Le programme comprend des dispositions relatives au contrôle interne de la qualité décrivant la manière dont le gestionnaire de l'aéroport surveille le respect de ces méthodes et procédures.

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

*Article 11***Programme de sûreté du transporteur aérien**

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

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

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

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

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

- a) les mesures de sûreté appliquées par cet État membre en vertu des dispositions de l'article 5 et/ou
- b) les procédures locales applicables dans les aéroports desservis.

*Article 12***Programme de sûreté d'une entité**

1. Chaque entité tenue d'appliquer des normes de sûreté aérienne, en vertu d'un programme national de sûreté de l'aviation civile visé à l'article 8, élabore, applique et maintient un programme de sûreté de l'entité.

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

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

2. Sur demande, le programme est soumis à l'autorité compétente de l'État membre concerné, qui peut prendre des mesures additionnelles s'il y a lieu.

*Article 13***Inspections de la Commission**

1. La Commission, en coopération avec l'autorité compétente de l'État membre concerné, réalise des inspections, y compris

dans les aéroports et auprès des exploitants et des entités appliquant des normes de sûreté aérienne, afin de surveiller l'application du présent règlement par les États membres et, le cas échéant, de formuler des recommandations visant à renforcer la sûreté aérienne. À cet effet, l'autorité compétente informe la Commission par écrit de tous les aéroports affectés à l'aviation civile situés sur son territoire autres que ceux visés à l'article 4, paragraphe 3.

Les procédures relatives à l'exécution des inspections par la Commission sont adoptées conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2.

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

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

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

*Article 14***Diffusion des informations**

Les documents suivants sont considérés comme «documents classifiés de l'UE» aux fins de la décision 2001/844/CE, CECA, Euratom, et ne sont pas mis dans le domaine public:

- a) les mesures et les procédures visées à l'article 4, paragraphe 2, à l'article 4, paragraphe 3, à l'article 5, paragraphe 1, et à l'article 6, paragraphe 1, si elles contiennent des informations sensibles relatives à la sûreté;
- b) les rapports d'inspection de la Commission et les réponses des autorités compétentes visés à l'article 13, paragraphe 3.

*Article 15***Comité**

1. La Commission est assistée d'un comité (dénommé ci-après «comité»).

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Le délai visé à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixé à un mois.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

4. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1, 2 et 6, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Article 16

Sanctions

Les États membres adoptent les règles relatives aux sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer leur mise en œuvre. Les sanctions prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.

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

Fait à Bruxelles,

Par le Parlement européen

Le président

...

Article 17

Abrogation

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

Article 18

Entrée en vigueur

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

Il est applicable à partir du ... (*), à l'exception de l'article 4, paragraphe 2, de l'article 4, paragraphe 3, de l'article 9, paragraphe 2, de l'article 13, paragraphe 1, et de l'article 15, qui sont applicables à partir de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Par le Conseil

Le président

...

(*) Deux ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

ANNEXE

NORMES DE BASE COMMUNES (ARTICLE 4)**1. SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE****1.1 Exigences en matière de planification aéroportuaire**

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

1.2 Contrôle des accès

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

1.3 Inspection/filtrage des personnes autres que les passagers et des objets transportés

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

1.4 Contrôle des véhicules

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

1.5 Surveillance, rondes et autres contrôles physiques

Les aéroports et, si nécessaire, les zones contiguës auxquelles le public a accès font l'objet d'une surveillance, de rondes et d'autres contrôles physiques afin d'identifier tout comportement suspect de personnes et de repérer les vulnérabilités qui pourraient être exploitées pour réaliser des actes d'intervention illicite, et afin de dissuader les personnes de les commettre.

2. ZONES DÉLIMITÉES DES AÉROPORTS

Les aéronefs stationnés dans des zones délimitées des aéroports auxquelles s'appliquent les mesures alternatives visées à l'article 4, paragraphe 3, sont séparés des aéronefs auxquels s'appliquent intégralement les normes de base communes, afin de s'assurer que les normes de sûreté appliquées à ces derniers ainsi qu'à leurs passagers, à leurs bagages, à leur fret et à leur courrier ne sont pas compromises.

3. SÛRETÉ DES AÉRONEFS

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

4. PASSAGERS ET BAGAGES DE CABINE

4.1 Inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine

1. Tous les passagers au départ et ceux qui sont en correspondance ou en transit, ainsi que leurs bagages de cabine, sont soumis à une inspection/filtrage pour prévenir l'introduction d'articles prohibés dans les zones de sûreté à accès réglementé ou à bord d'un aéronef.
2. Les passagers en correspondance et leurs bagages de cabine peuvent être exemptés de l'inspection/filtrage:
 - a) s'ils arrivent d'un État membre, sauf si la Commission ou cet État membre a fait savoir que ces passagers et leurs bagages de cabine ne pouvaient pas être considérés comme ayant subi une inspection/filtrage conformément aux normes de base communes, ou
 - b) s'ils arrivent d'un pays tiers dans lequel les normes de sûreté appliquées sont réputées équivalentes aux normes de base communes conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2.
3. Les passagers en transit et leurs bagages de cabine peuvent être exemptés de l'inspection/filtrage:
 - a) s'ils restent à bord de l'aéronef, ou
 - b) s'ils ne se mélangent pas à des passagers en partance ayant subi une inspection/filtrage autres que ceux embarquant dans le même aéronef, ou
 - c) s'ils arrivent d'un État membre, sauf si la Commission ou cet État membre ont fait savoir que ces passagers et leurs bagages de cabine ne pouvaient pas être considérés comme ayant subi une inspection/filtrage conformément aux normes de base communes, ou
 - d) s'ils arrivent d'un pays tiers dans lequel les normes de sûreté appliquées sont réputées équivalentes aux normes communautaires conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2.

4.2 Protection des passagers et des bagages de cabine

1. Les passagers et leurs bagages de cabine sont protégés contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ils ont subi une inspection/filtrage et jusqu'au départ de l'aéronef dans lequel ils sont transportés.
2. Les passagers en partance ne se mélangent pas aux passagers à l'arrivée, à moins que:
 - a) ces passagers arrivent d'un État membre, pour autant que la Commission ou cet État membre n'aient pas fait savoir que ces passagers à l'arrivée et leurs bagages de cabine ne pouvaient pas être considérés comme ayant subi une inspection/filtrage conformément aux normes de base communes, ou que
 - b) les passagers arrivent d'un pays tiers dans lequel les normes de sûreté appliquées sont réputées équivalentes aux normes de base communes conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2.

4.3 Passagers susceptibles de causer des troubles

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

5. BAGAGES DE SOUTE

5.1 Inspection/filtrage des bagages de soute

1. Tous les bagages de soute sont soumis à une inspection/filtrage avant d'être chargés à bord d'un aéronef pour empêcher l'introduction d'articles prohibés dans les zones de sûreté à accès réglementé ou à bord d'un aéronef.
2. Les bagages de soute en correspondance peuvent être exemptés de l'inspection/filtrage:
 - a) s'ils arrivent d'un État membre, sauf si la Commission ou cet État membre ont fait savoir que ces bagages de soute ne pouvaient pas être considérés comme ayant subi une inspection/filtrage conformément aux normes de base communes, ou
 - b) s'ils arrivent d'un pays tiers dans lequel les normes de sûreté appliquées sont réputées équivalentes aux normes de base communes conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2.
3. Les bagages de soute en transit peuvent être exemptés de l'inspection/filtrage s'ils restent à bord de l'aéronef.

5.2 Protection des bagages de soute

Les bagages de soute destinés à être transportés dans un aéronef sont protégés contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ils ont subi une inspection/filtrage ou ont été confiés au transporteur, l'événement qui a eu lieu en premier étant pris en considération, jusqu'au départ de l'aéronef dans lequel ils doivent être transportés.

5.3 Procédure de vérification de concordance entre passagers et bagages

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

6. FRET ET COURRIER

6.1 Contrôles de sûreté du fret et du courrier

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

6.2 Protection du fret et du courrier

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

7. COURRIER DE TRANSPORTEUR AÉRIEN ET MATÉRIEL DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

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

8. APPROVISIONNEMENTS DE BORD

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

9. FOURNITURES DESTINÉES AUX AÉROPORTS

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

10. MESURES DE SÛRETÉ EN VOL

1. Sans préjudice des règles de sécurité aérienne applicables:
 - a) les personnes non autorisées sont empêchées d'entrer dans le poste de pilotage au cours d'un vol;
 - b) les passagers susceptibles de causer des troubles sont soumis à des mesures de sûreté appropriées au cours d'un vol.
2. Des mesures de sûreté appropriées, telles que la formation des équipages de conduite et de cabine, sont prises pour empêcher que des actes d'intervention illicite en vol aient lieu.
3. Des armes ne peuvent pas être transportées dans la cabine ni dans le poste de pilotage d'un aéronef, sauf si les États concernés ont donné leur autorisation conformément à leur législation nationale.
4. Le paragraphe 3 s'applique aussi aux officiers de sûreté en vol portant des armes.

11. RECRUTEMENT ET FORMATION DU PERSONNEL

1. Les personnes appelées à réaliser des inspections/filtrages, des contrôles d'accès ou d'autres contrôles de sûreté, ou qui en sont responsables, sont recrutées, formées et, le cas échéant, certifiées afin de s'assurer qu'elles ont les aptitudes pour être engagées et les compétences requises pour exercer les tâches auxquelles elles sont affectées.
2. Les personnes, autres que les passagers, devant pouvoir accéder à des zones de sûreté à accès réglementé suivent une formation à la sûreté avant qu'une carte d'identification aéroportuaire ou un certificat de membre d'équipage ne leur soit délivré.
3. La formation visée aux paragraphes 1 et 2 doit être déclinée sur une base initiale et continue.
4. Les instructeurs chargés de la formation des personnes visées aux paragraphes 1 et 2 doivent avoir les qualifications nécessaires.

12. ÉQUIPEMENTS DE SÛRETÉ

Les équipements utilisés pour l'inspection/filtrage, le contrôle des accès et les autres contrôles de sûreté doivent permettre d'accomplir les contrôles de sûreté concernés.

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

En septembre 2005, la Commission a présenté une proposition de règlement du Conseil visant à remplacer le règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ⁽¹⁾. Ce règlement, qui avait été rédigé et adopté à la suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis, est en vigueur depuis janvier 2003. On a estimé nécessaire de remplacer le règlement (CE) n° 2320/2002 par un nouveau texte compte tenu des problèmes auxquels sa mise en œuvre a donné lieu.

Le 15 juin 2006, le Parlement européen a adopté son avis en première lecture, et proposé 85 amendements.

Le Conseil a sérieusement envisagé la possibilité de parvenir à un accord en première lecture avec le Parlement européen sur le texte du projet de règlement. Au cours des contacts informels avec les représentants du Parlement européen, il est cependant apparu que la question du financement des mesures de sûreté devrait être étudiée plus soigneusement afin d'élaborer un texte qui serait acceptable pour toutes les parties. Le Conseil a donc décidé d'arrêter une position commune, en tenant compte autant que possible des amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture, et de rechercher ultérieurement un accord avec le Parlement européen.

Après révision de l'ensemble du texte par les juristes-linguistes, le Conseil a adopté sa position commune le 11 décembre 2006. Lorsqu'il a adopté ce texte, le Conseil a pris bonne note de l'avis rendu en première lecture par le Parlement européen et a accepté 46 amendements.

Le Conseil a aussi pris note de l'avis du Comité économique et social.

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

Le Conseil a pu approuver les grandes lignes de la proposition de la Commission. Sur certains points, cependant, le Conseil a décidé de modifier le texte, généralement pour le rendre plus clair, plus simple et plus facile à comprendre.

Les changements les plus importants apportés par le Conseil à la proposition de la Commission portent sur les deux volets exposés ci-après.

Premièrement, pour ce qui est de la comitologie, le Conseil a tenu compte des nouvelles règles qui ont été adoptées par le Conseil en juillet 2006 ⁽²⁾. La nouvelle procédure de réglementation avec contrôle introduite par ces nouvelles règles, qui donne davantage de pouvoir au Parlement européen, est prévue à l'article 4, paragraphe 3, et à l'article 9, paragraphe 2, du projet de règlement. L'article 4, paragraphe 3, fixe les critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes pour les petits aéroports ou les petits aéronefs. L'article 9, paragraphe 2, précise les normes applicables aux programmes nationaux de contrôle de la qualité.

Deuxièmement, l'article 5, paragraphe 2, permet aux États membres d'appliquer des mesures nationales plus strictes que celles qui figurent dans le règlement. Compte tenu des questions qui sont en jeu, de la gravité des diverses menaces pesant sur la sécurité et de la rapidité avec laquelle évolue le contexte entourant ces menaces, le Conseil a estimé que les États membres devaient avoir une marge de manœuvre suffisante pour imposer des mesures supplémentaires ou particulières s'ils le jugent nécessaire. De l'avis du Conseil, ces mesures ne devraient pas nécessiter de justification particulière au niveau communautaire.

Pour ce qui est des amendements proposés par le Parlement européen, le Conseil a pu accepter, en tout ou en partie, les 46 amendements suivants:

2, 4, 5, 7, 8, 11, 12, 15, 17, 18, 20, 21, 23-30, 33, 34, 37, 40, 45-49, 51, 53-58, 65-68, 73, 77-79, 82 et 84.

Le Conseil n'a toutefois pas pu accepter un certain nombre des autres amendements, au premier rang desquels les amendements 3, 35, 43 et 44 sur le financement des mesures de sûreté au titre du règlement. Le Conseil estime qu'il n'est pas opportun qu'un règlement technique tel que celui qui est à l'examen contienne des exigences ou des obligations en matière de financement. Le principe de subsidiarité veut que ces questions soient réglées au niveau national.

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

⁽²⁾ JO L 200 du 22.7.2006, p. 11.

Un certain nombre d'autres amendements n'ont pas été acceptés, ou ont partiellement été rejetés, parce qu'ils étendaient le champ d'application du règlement au-delà des objectifs qu'il poursuivait en matière de sûreté. Il s'agit notamment des amendements 6, 9, 19, 36, 45, 57, 80 et 85. Les amendements 1, 10, 13, 14, 16, 18, 22, 31, 32, 33, 50, 52, 60, 63, 72 et 74 n'ont pas été acceptés, en tout ou en partie, au motif qu'ils contredisaient d'autres parties du projet de règlement, qu'ils n'ajoutaient rien au texte quant au fond ou qu'ils ne correspondaient pas à la terminologie reconnue en matière de sûreté de l'aviation. Enfin, les amendements 20, 21, 38, 39, 41, 42, 59, 61, 62, 64, 69, 70, 71, 75, 76 et 83 n'ont pas été acceptés, en tout ou en partie, car le Conseil a estimé qu'ils étaient trop détaillés pour un règlement de ce type, qu'ils étaient incompatibles avec les arrangements institutionnels de la Communauté ou qu'ils contenaient des dispositions qui s'avéreraient impossibles à mettre en œuvre, soit par les États membres, soit par les opérateurs économiques concernés.

III. CONCLUSION

Le Conseil estime que le texte de sa position commune est approprié et équilibré. Il est d'avis que sa position commune tient compte des objectifs présidant à la majorité des amendements du Parlement.

Le Conseil tient à souligner les efforts importants qui ont été accomplis pour parvenir rapidement à un accord sur ce règlement et veut croire que la position commune permettra que cet acte législatif puisse être adopté sans délai, le moment venu.
