COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 22.9.2005
COM(2005) 429 final

2005/0191 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Motivations et objectifs de la proposition**

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 aérienne civile est en vigueur depuis janvier 2003. Le bilan des inspections de la Commission et de l'application au quotidien du règlement dans les États membres montre que la transposition rapide dans le droit communautaire des recommandations non contraignantes élaborées par les États membres a rendu difficile la mise en œuvre plus stricte du règlement, en raison de son élaboration et de son adoption rapides en réponse aux événements du 11 septembre 2001.

Il convient, par conséquent, de remplacer ce règlement afin de clarifier, simplifier et harmoniser les exigences juridiques, et d'accroître ainsi la sûreté générale de l'aviation civile. Le nouveau règlement-cadre devrait uniquement définir les principes de base des mesures destinées à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, tandis que ses dispositions de mise en œuvre devraient fixer les modalités techniques et procédurales de ces actions.

La Commission est d'avis qu'un nouveau règlement sera un cas manifeste et un modèle d'amélioration de la réglementation.

- **Contexte général**

Le règlement (CE) n° 2320/2002 est une réponse aux événements tragiques survenus le 11 septembre 2001 aux États-Unis: le détournement de quatre avions transportant des passagers et les conséquences terribles que l'on sait. Une proposition législative a alors été rédigée en urgence et, le 16 décembre 2002, le règlement (CE) n° 2320/2002 définissant les exigences de base en matière de sûreté aérienne a été adopté selon la procédure prévue par l'article 251 du traité CE.

Ce règlement, en vigueur depuis deux ans et demi maintenant, a été renforcé par des dispositions de mise en œuvre élaborées selon la procédure de comité, conformément aux articles 4 et 9 dudit règlement. Il a également fait l'objet d'une révision mineure (règlement (CE) n° 849/2004) afin de débarrasser le texte original de certaines petites erreurs.

On s'est rendu compte avec le temps que le règlement était trop détaillé et qu'il devait être simplifié. Un tel degré de détails dans une législation-cadre à adopter par codécision rend difficile la révision de la législation pour l'adapter à l'évolution technique ou opérationnelle. Cette approche, trop contraignante pour une législation-cadre, devrait être remplacée par des principes généraux, dont les modalités d'exécution peuvent faire l'objet, le cas échéant, de dispositions de mise en œuvre.

Bien qu'elle reconnaisse le principe de subsidiarité, la Commission est d'avis qu'un plus grand degré d'harmonisation des mesures et des procédures de sûreté est souhaitable. En particulier, le secteur aérien (compagnies aériennes, chargeurs de fret, expéditeurs de fret et fabricants d'équipements) a un intérêt légitime à voir la réglementation être harmonisée davantage pour des raisons de simplification. En effet, la simplification peut parfois passer par

une plus grande harmonisation sans pour autant compromettre la sûreté. À cet égard, la Commission comprend, soutient et suit les besoins et les orientations du secteur.

La sûreté du fret aérien est un exemple concret d'absence d'harmonisation. Aux termes du point 6.2 (b) de l'annexe du règlement (CE) n° 2320/2002, l'autorité appropriée peut définir les règles applicables aux agents habilités. C'est ainsi que 25 systèmes nationaux ont été mis en place, avec le risque important d'une concurrence faussée et l'impossibilité pour le secteur de jouir des libertés du marché unique.

Des dispositions de mise en œuvre plus détaillées permettraient d'harmoniser davantage la législation. En ce qui concerne la sûreté du fret, il sera alors possible d'associer les critères de sûreté applicables tant aux agents habilités qu'aux chargeurs identifiés à la notion d'opérateur économique agréé prévue par la législation douanière communautaire.

Le renforcement de l'harmonisation fait également partie intégrante de la notion de sûreté à guichet unique, selon laquelle il est inutile d'inspecter à nouveau les passagers, bagages et fret en transit ou en correspondance, sur la base du postulat qu'ils ont déjà satisfait aux critères de sûreté de base de l'aéroport d'origine. Il s'agit là aussi d'un élément avantageux pour les opérateurs qui se trouvent sur un marché très concurrentiel.

Une révision de la réglementation peut, outre une simplification et une harmonisation, garantir une plus grande clarté. La complexité des éléments du règlement a montré qu'il était possible d'interpréter de plusieurs façons les exigences juridiques. Certaines parties du texte sont également ambiguës. La clarté contribuera à la mise en œuvre effective des normes de sûreté et renforcera la sécurité juridique.

La proposition de nouveau règlement aurait pour objectif d'améliorer la clarté générale et la sécurité juridique (et par voie de conséquence la qualité) de la réglementation et de réduire ainsi les risques de mauvaise interprétation.

Il a déjà été fait mention de la rigidité résultant des normes opérationnelles et techniques détaillées d'une réglementation à adopter par codécision. La Commission estime que la capacité d'agir/de réagir rapidement face aux risques en constante évolution est essentielle pour accroître le niveau général de sûreté. Cette capacité devrait, le cas échéant, prévaloir sur les considérations liées à l'équilibre institutionnel en matière législative. Il va sans dire qu'une telle approche ne porte pas atteinte à la réserve d'examen du Parlement européen sur les dispositions de mise en œuvre à adopter selon la procédure de comité.

Enfin, le fait que l'actuel règlement appartienne au domaine public est un sujet de préoccupation. Cette situation signifie que toute modification du règlement sera également rendue publique. La Commission estime que des mesures et des procédures de sûreté détaillées ne devraient pas être rendues publiques, car ces informations pourraient permettre à des terroristes en puissance de déceler des lacunes dans la sûreté aérienne et de commettre des actes illicites. De même, il n'est pas dans l'intérêt du public de divulguer les nouvelles modifications apportées aux normes de sûreté. Ce problème peut être résolu en intégrant des modalités opérationnelles aux dispositions de mise en œuvre.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

Le règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil instaure des règles communes harmonisées dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. La proposition vise à remplacer ce texte législatif.

- **Cohérence avec d'autres politiques et objectifs de l'Union**

La proposition vise à remplacer le règlement existant afin d'améliorer la législation sur la base de quatre principes: simplification, harmonisation, clarté et accroissement du niveau de sûreté.

2. CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

Les principales organisations concernées, qui représentaient les compagnies aériennes, les aéroports, les pilotes et les manutentionnaires de fret, ont toutes participé activement à un groupe de travail chargé d'aider la Commission à élaborer des normes conformes à la proposition.

Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

D'une manière générale, les organisations concernées soutiennent l'idée de réduire le degré de détails de la législation-cadre pour autant qu'elles puissent participer activement à l'élaboration des dispositions complémentaires de mise en œuvre.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Il n'a pas été nécessaire de faire appel à des experts extérieurs.

- **Analyse d'impact**

Étant donné que la proposition vise à remplacer le règlement-cadre existant, son adoption n'aura pas d'impact en soi. Par conséquent, l'ouverture d'un dialogue avec les organisations concernées a été jugée plus appropriée que la réalisation d'une analyse d'impact.

La législation n'a aucun impact social ou environnemental.

3. ÉLEMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- **Résumé des mesures proposées**

À une exception près, la Commission ne souhaite pas modifier significativement ses compétences dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile par le biais d'une révision du règlement (CE) n° 2320/2002. Elle propose plutôt de modifier l'équilibre des dispositions législatives qui existe entre celles prévues par la législation-cadre (règlement (CE) n° 2320/2002 actuel, modifié par le règlement (CE) n° 849/2003) et celles spécifiées par les

dispositions de mise en œuvre, au nombre de sept: règlements (CE) n° 622/2003, n° 1217/2003, n° 1486/2003, n° 68/2004, n° 1138/2004, n° 781/2005 et n° 857/2005 de la Commission.

Le règlement (CE) n° 2320/2002 serait ainsi remplacé par un règlement plus simple et plus clair définissant des principes généraux. Les détails supprimés de la législation-cadre seraient intégrés dans les dispositions de mise en œuvre modifiées en conséquence.

À cet égard, il convient de noter que la proposition est environ deux fois moins longue que le règlement actuel.

La seule compétence nouvelle demandée par la Commission concerne les mesures de sûreté en vol. Celle-ci recouvre divers éléments tels que l'accès au cockpit, les passagers indisciplinés et les agents de sécurité à bord des avions («sky marshals»). Les mesures de sûreté en vol ne font actuellement l'objet d'aucune réglementation communautaire. La Commission estime qu'il vaudrait mieux considérer les règles harmonisées comme un élément de la législation relative à la sûreté aérienne, au moyen des dispositions de mise en oeuvre. Toutefois, il convient de souligner que ces dispositions de mise en œuvre seront élaborées uniquement lorsque cela sera jugé nécessaire au niveau communautaire. En outre, il est à noter que la Commission n'a pas l'intention de contraindre un État membre à accepter des agents de sécurité à bord de ses appareils, et que la proposition ne vise nullement à limiter leur souveraineté en la matière.

- **Base juridique**

Article 80, paragraphe 2 du traité CE

- **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique dès lors que la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres pour la ou les raisons suivantes.

Devant l'importance des questions de sûreté aérienne à l'échelle communautaire et le caractère très avancé du marché intérieur de l'aviation, les objectifs seront mieux réalisés au niveau communautaire qu'au niveau national.

L'action communautaire permettra de mieux réaliser les objectifs de la proposition pour la ou les raisons suivantes:

Le règlement actuel a déjà démontré pourquoi une action au niveau communautaire était la plus appropriée.

Le règlement actuel a déjà démontré qu'une approche communautaire de la sûreté aérienne rehaussait à la fois les normes générales et la confiance réciproque entre les États membres.

Comme c'est le cas pour la législation actuelle que cette proposition vise à remplacer, les objectifs du nouvel acte seront mieux réalisés au niveau de la Communauté, étant donné l'importance des questions de sûreté aérienne à l'échelle communautaire et le caractère très avancé du marché intérieur de l'aviation.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition respecte le principe de proportionnalité pour la ou les raison(s) suivante(s):

Comme c'est le cas pour la législation actuelle, le nouveau texte proposé fixe des normes de base communes, mais autorise les États membres à appliquer des mesures plus strictes si une menace le justifie.

La proposition n'aborde pas la question du financement des mesures de sûreté. Décider qui du secteur aérien ou de l'État devrait financer les mesures de sûreté a été l'un des principaux sujets de discussion lors de l'adoption du règlement (CE) n° 2320/2002. La Commission s'est alors engagée dans une déclaration interinstitutionnelle à réaliser une étude s'intéressant «notamment à la manière dont le financement [des mesures de sûreté aérienne] est réparti entre les pouvoirs publics et les opérateurs, et à soumettre au Parlement européen et au Conseil, le cas échéant, les résultats de cette étude et les propositions auxquelles elle aura donné lieu.» Les résultats de cette étude ont été rendus publics en septembre 2004 et sont disponibles sur le site internet de la Commission à l'adresse: *http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm*. Les conclusions du rapport serviront de base à une communication de la Commission portant sur le financement des mesures de sûreté dans tous les modes de transport. Cette action est inscrite dans le programme de travail 2005 de la Commission et devrait se terminer à la fin de 2005. Ainsi, l'initiative législative visant à remplacer le règlement (CE) n° 2320/2002 a été élaborée sans préjuger la communication à paraître de la Commission ou le mode de financement des mesures de sûreté dans la Communauté.

- **Choix des instruments**

Instrument proposé: règlement.

D'autres moyens ne seraient pas appropriés pour la raison suivante:

La proposition remplace un règlement existant. Il a été considéré initialement que ce règlement était l'instrument le plus approprié pour a) garantir l'application uniforme de règles dans la Communauté et b) garantir l'adoption au plus vite de règles communes après les événements du 11 septembre 2001.

4. INCIDENCE BUDGETAIRE

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget de la Communauté.

5. INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES

- **Simplification**

La proposition prévoit une simplification de la législation.

On s'est rendu compte avec le temps que le règlement (CE) n° 2320/2002 était trop détaillé et qu'il devait être simplifié. Un tel degré de détails dans une législation-cadre à adopter par

codécision rend difficile la révision de la législation pour l'adapter à l'évolution technique ou opérationnelle.

À titre d'exemple, le point 4.1.1 de l'annexe du règlement prévoit deux modes d'inspection/filtrage des passagers: la fouille manuelle et le franchissement d'un portique de détection des masses métalliques. Toutefois, dans un avenir prévisible, des dispositifs de contrôle des passagers, fondés sur de nouvelles technologies, offriront un moyen réaliste et très précis de détecter les objets interdits. Malheureusement, les techniques différentes de celles visées au point 4.1.1 de l'annexe du règlement ne pourront être utilisées à cet effet qu'après modification en conséquence de ladite annexe. Celle-ci relevant de la procédure de codécision, toute modification rapide est à exclure, ce qui pourrait avoir des effets néfastes sur l'aviation. Il ne s'agit là que d'un exemple parmi beaucoup d'autres.

L'adoption de la proposition entraînerait l'abrogation du règlement (CE) n° 2320/2002 ainsi que du règlement (CE) n° 849/2004 qui le modifie. La proposition respecte ainsi l'engagement de la Commission d'alléger les formalités administratives en abrogeant la législation actuelle, selon le principe du « un nouveau pour un ancien».

La proposition s'intègre dans le programme permanent de la Commission pour l'actualisation et la simplification de l'acquis communautaire, et dans son programme de travail et législatif sous la référence 2005/TREN/016.

- **Retrait de dispositions législatives en vigueur**

L'adoption de la proposition entraînera l'abrogation de la réglementation existante.

- **Espace économique européen**

Le texte proposé présente de l'intérêt pour l'EEE; il convient par conséquent qu'il lui soit étendu.

- **Explication détaillée de la proposition**

L'article 1er définit les objectifs, à savoir l'instauration de règles communes visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Il est pour l'essentiel identique à l'article 1 du règlement (CE) n° 2320/2002.

L'article 2 définit le champ d'application. Le texte a été rendu plus clair que le règlement actuel afin de fournir une sécurité juridique quant à l'application du règlement aux aéroports communautaires servant à l'aviation civile, aux opérateurs fournissant des services auxdits aéroports ainsi qu'aux entités jouant un rôle dans la sûreté aérienne pour des vols au départ desdits aéroports (par exemple, les restaurants ou les installations de fret situés hors du périmètre de l'aéroport).

L'article 3 contient des définitions.

L'article 4 traite des normes communes à prévoir dans le droit communautaire, notamment les mesures à prendre en considération dans les dispositions de mise en œuvre.

L'article 5 autorise les États membres à appliquer des mesures de sûreté plus strictes. Le principe est identique à celui défini à l'article 6 du règlement (CE) n°2320/2002. Toutefois, la nouvelle proposition oblige les États membres à effectuer une évaluation des risques et à

justifier, dans les grandes lignes, cette mesure si la Commission le leur demande. Cette disposition est destinée à rassurer les parties concernées qui craignent que les autorités nationales ne puissent imposer au secteur de nouvelles contraintes en matière de sûreté sans qu'elles aient à s'en justifier. Cette réglementation ne doit pas empêcher les États membres d'adopter des mesures de lutte contre d'éventuelles menaces spécifiques; par conséquent, le renforcement des exigences en matière de sûreté pour chaque vol ne répondrait pas aux exigences du présent article.

L'article 6 est nouveau. Il aborde le cas où un pays tiers impose des mesures de sûreté sur les vols au départ des aéroports communautaires différentes de celles prévues par la législation communautaire.

L'article 7 reprend les exigences (actuellement définies par l'article 5, paragraphe 2 du règlement (CE) n° 2320/2002) selon lesquelles une seule autorité par État membre devrait être chargée de coordonner et surveiller la mise en œuvre des exigences en matière de sûreté aérienne.

Les articles 8 à 12 imposent aux États membres, aux aéroports, aux transporteurs aériens, ainsi qu'à toute autre entité jouant un rôle dans la sûreté aérienne d'adopter un programme de sûreté. Ces articles ne diffèrent pas de façon significative des obligations des articles 5, paragraphes 1 et 4 de la réglementation actuelle, mais font formellement obligation, pour la première fois dans le droit communautaire, à des entités différentes des entreprises de manutention de fret et des entreprises de restauration aérienne d'adopter un programme de sûreté. Cette exigence se fonde sur les meilleures pratiques observées actuellement dans le secteur aérien; elle n'est donc pas une lourde contrainte pour le secteur ou l'administration.

L'article 13 fait obligation à chaque État membre de réaliser des contrôles de conformité au moyen d'un programme national de contrôle de la qualité. Cet article reprend les obligations fixées par l'article 5, paragraphe 3, et l'article 7, paragraphe 1 du règlement (CE) n° 2320/2002.

L'article 14 autorise la Commission à inspecter, entre autres, les aéroports communautaires. Ses dispositions sont, pour l'essentiel, identiques à celles des paragraphes 2 à 4 de l'article 7 du règlement (CE) n° 2320/2002.

L'article 15 traite de la diffusion des informations.

L'article 16 institue le comité chargé d'assister la Commission dans l'élaboration des dispositions de mise en œuvre. Il est, pour l'essentiel, identique à l'article 9 du règlement (CE) n° 2320/2002.

L'article 17 remplace l'article 10 actuel sur la sûreté des vols en provenance de pays tiers. Il prévoit la signature d'accords entre la Communauté et des pays tiers en vertu desquels il serait inutile d'inspecter à nouveau et/ou de soumettre à d'autres contrôles de sûreté les passagers, les bagages et le fret en transit dans des aéroports communautaires.

L'article 18 impose des sanctions à ceux qui transgressent les dispositions communautaires en matière de sûreté aérienne. Cette disposition est identique à celle actuellement prévue à l'article 12 du règlement (CE) n° 2320/2002.

Les articles 19 et 20 abrogent le règlement existant et le remplacent par ce nouveau texte. Sa mise en œuvre échelonnée permettra d'actualiser les dispositions d'exécution actuelles du règlement (CE) n° 2320/2002, selon la procédure de comité, afin de les rendre conformes au nouveau texte et de prévenir ainsi toute lacune lors de l'abrogation du règlement existant.

La structure de l'annexe du nouveau texte est identique à celle de l'annexe du règlement (CE) n° 2320/2002. Toutefois, par souci de simplification, chaque partie de l'annexe se présente désormais sous la forme de principes généraux. Les règles qui devront être élaborées le seront au moyen des dispositions de mise en œuvre. À titre d'exemple, le nouveau chapitre 4 relatif aux passagers et aux bagages de cabine est deux fois moins long que le chapitre 4 actuel. Seul le chapitre 10 relatif aux mesures de sûreté en vol n'existait pas dans le règlement actuel.

2005/0191 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

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

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[1],

vu l'avis du Comité économique et social européen [2],

vu l'avis du Comité des régions[3],

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité[4],

Considérant ce qui suit:

(1) Afin de protéger les personnes et les biens à l'intérieur de l'Union européenne, il convient de prévenir les actes d'intervention illicite visant des aéronefs civils en établissant des règles communes pour sauvegarder l'aviation civile. Cet objectif doit être atteint en établissant des règles et des normes communes sur la sécurité de l'aviation ainsi que des mécanismes pour contrôler leur application.

(2) Dans l'intérêt de la sécurité de l'aviation civile en général, il est souhaitable de fournir 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, dans sa version d'avril 2002.

(3) Le règlement (CE) No 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[5] a été adopté à la suite des évènements du 11 septembre 2001 aux États-Unis.

---

1 JO C […] du […], p. […].
2 JO C […] du […], p. […].
3 JO C […] du […], p. […].
4 JO C […] du […], p. […].
5 JO L 355 du 30.12.2002, p. 1.

(4) Il convient de revoir le contenu du règlement (CE) n° 2320/2002 à la lumière de l'expérience acquise et de remplacer ce même règlement par un nouvel acte recherchant la simplification, l'harmonisation, la clarté et l'accroissement du niveau de sûreté.

(5) Vu le besoin d'assouplir les mesures de sûreté et les procédures afin de s'adapter à l'évolution des risques et de permettre l'arrivée de nouvelles technologies, le nouvel acte devrait arrêter les principes de base des actions à entreprendre pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite sans entrer dans les détails techniques et de procédure sur la manière dont ils doivent être mis en oeuvre.

(6) Le nouvel acte doit s'appliquer aux aéroports servant à l'aviation civile et situés sur le territoire d'un État membre, aux opérateurs fournissant des services auxdits aéroports ainsi qu'aux entités fournissant des biens et/ou des services aux 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 de La Haye de 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs et de la Convention de Montréal de 1971 pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, il convient que le nouveau règlement porte sur les mesures de sûreté applicables à bord des aéronefs, ou pendant un vol, des transporteurs aériens communautaires.

(8) Les différents types d'aviation civile ne présentent pas nécessairement le même niveau de menace. La taille des appareils, la nature de l'exploitation et/ou la fréquence des opérations aéroportuaires doivent être prises en considération pour fixer des normes communes sur la sûreté aérienne afin de permettre d'accorder des dérogations.

(9) Il convient de permettre aussi aux États membres d'appliquer des mesures plus strictes sur la base d'une évaluation des risques. La Commission doit toutefois pouvoir examiner ces mesures plus sévères et décider si un État membre est autorisé à les maintenir en application.

(10) Des pays tiers peuvent nécessiter des mesures différentes de celles établies dans le présent règlement au sujet de vols au départ d'aéroports communautaires, à destination de ceux-ci ou encore transitant par ces derniers. Cependant, sans préjudice d'aucun accord bilatéral auquel la Communauté serait partie, il convient que la Commission puisse examiner les mesures nécessitées par le pays tiers et décider si un État membre, un exploitant ou tout autre organisme concerné peut continuer à appliquer les mesures demandées.

(11) Même s'il existe dans un même État membre deux ou plusieurs organismes ou entités impliqués dans la sûreté de l'aviation civile, chaque État membre doit pouvoir désigner une seule autorité responsable de la coordination et du contrôle de l'application des normes de sécurité.

(12) Afin de définir les responsabilités dans la mise en oeuvre des normes communes et de préciser quelles mesures sont exigées de la part des exploitants et autres entités, il convient que chaque État membre établisse un programme national de sûreté de l'aviation civile. De plus, chaque gestionnaire d'aéroport, transporteur aérien et

organisme appliquant des normes de sûreté aérienne devrait établir, appliquer et faire respecter un programme de sûreté afin de satisfaire à la fois aux dispositions du nouveau règlement et à celle de tout programme de sûreté nationale de l'aviation civile qui serait applicable.

(13) Afin de surveiller la conformité avec le nouveau règlement et du programme national de sûreté de l'aviation civile, il y a lieu que chaque État membre établisse et mette en application un programme national pour contrôler la qualité de la sûreté de l'aviation.

(14) Afin de surveiller l'application du nouveau règlement par les États membres mais aussi de mettre en évidence les points faibles de la sûreté de l'aviation, il convient que la Commission effectue des inspections, notamment sans préavis.

(15) Les règlements arrêtant les mesures communes et les procédures de mise en oeuvre des normes communes qui contiennent des informations sensibles sur la sûreté, de même que les rapports d'inspection de la Commission et les réponses fournies par les autorités nationales, doivent être considérés comme « information classifiée de l'UE » au sens de la décision de la Commission 2001/844/CE, CECA, Euratom du 29 novembre 2001, modifiant son règlement intérieur[6]. Ces documents ne doivent pas être publiés mais être rendus disponibles aux seuls opérateurs et entités qui y ont un intérêt légitime.

(16) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en oeuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission[7].

(17) Pour que les passagers et bagages transférés puissent être dispensés d'inspection à leur arrivée sur un vol en provenance d'un pays tiers, notion connue sous le nom de « système de contrôle de sûreté unique », et pour permettre aux passagers arrivant d'un tel vol de se mêler à des passagers contrôlés en partance, il convient d'encourager des accords entre la Communauté et des pays tiers, qui reconnaissent que les normes de sécurité appliquées dans le pays tiers sont équivalentes à celles de la Communauté.

(18) Il convient de sanctionner les infractions aux dispositions du présent règlement par des pénalités. Ces dernières doivent être efficaces, proportionnelles et dissuasives,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier
Objectifs

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

Il fournit en outre la base d'une interprétation commune de l'annexe 17 de la Convention de Chicago de 1944 dans son édition d'avril 2002.

---

6 JO L 317 du 3.12.2001, p. 1.
7 JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

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

a) définition 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

Le présent règlement s'applique:

a) à tous les aéroports civils situés sur le territoire d'un État membre;

b) à tous les opérateurs, y compris les transporteurs aériens, fournissant des services dans les aéroports visés au point (a);

c) à toutes les entités occupant 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).

Article 3
Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

(1) 'aviation civile', toute opération de transport aérien, commercial ou non commercial, ainsi que les opérations régulières et non régulières, à l'exclusion des opérations effectuées à l'aide des aéronefs visés à l'article 3 de la Convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale;

(2) 'sûreté aérienne', la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite;

(3) 'opérateur', une personne, une organisation ou une entreprise impliquée ou se proposant de s'impliquer dans une opération de transport aérien;

(4) 'transporteur aérien', une entreprise de transport aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable;

(5) 'transporteur aérien communautaire', un transporteur aérien détenteur d'une licence d'exploitation valable délivrée par un État membre conformément au règlement (CEE) n° 2407/92[8] du Conseil;

(6) 'article prohibé', des armes, des explosifs ou autres objets, articles ou substances dangereux pouvant être utilisés pour commettre des actes d'intervention illicite;

[8] JO L 240 du 24.8.1992, p. 1.

(7) ‘inspection/filtrage’, l’application de moyens techniques ou autres visant à identifier et/ou détecter des articles prohibés;

(8) ‘contrôle de sûreté’, les moyens par lesquels l’introduction d’articles prohibés peut être empêchée;

(9) ‘contrôle des accès’, les moyens par lesquels l’entrée de personnes ou de véhicules non autorisés, ou des deux, peut être empêchée;

(10) ‘côté piste’, l’aire de mouvement d’un aéroport, les terrains adjacents et les bâtiments ou parties de ceux-ci, dont l’accès est réglementé;

(11) ‘côté ville’, les parties d’un aéroport, les terrains adjacents et les bâtiments ou parties de ceux-ci qui ne se trouvent pas du coté piste;

(12) ‘zone de sûreté à accès réglementé’, la zone côté piste où, en plus d’un accès réglementé, un contrôle d’accès est appliqué;

(13) ‘zone délimitée’, une zone qui est séparée des autres zones de sûreté à accès réglementé ou, si la zone délimitée elle-même est une zone de sûreté à accès réglementé, des autres zones de sûreté à accès réglementé d’un aéroport au moyen d’un contrôle d'accès;

(14) ‘vérification des antécédents’, le contrôle vérifiable de l’identité d’une personne, y compris éventuellement de son casier judiciaire, dans le but de s’assurer qu’elle est habilitée à pénétrer sans escorte dans des zones de sûreté à accès réglementé;

(15) ‘passagers, bagages ou marchandises en correspondance’, les passagers, bagages ou marchandises partant par un autre aéronef que celui par lequel ils sont arrivés;

(16) ‘passagers, bagages ou fret en transit’, les passagers, bagages ou fret partant sur le même aéronef que celui par lequel ils sont arrivés;

(17) ‘passager susceptible de causer des troubles’, un passager qui est soit une personne refoulée, une personne réputée inacceptable pour l’immigration ou encore sous garde juridique;

(18) ‘bagage de cabine’, le bagage destiné à être transporté dans la cabine d’un aéronef;

(19) ‘bagage de soute’, le bagage destiné à être transporté dans la soute d’un aéronef;

(20) ‘bagage de soute accompagné’, le bagage admis au transport dans la soute d’un aéronef et enregistré par un passager se trouvant à bord;

(21) ‘courrier des transporteurs aériens’, le courrier dont l’expéditeur et le destinataire sont tous deux un transporteur aérien;

(22) ‘matériel des transporteurs aériens’, le matériel dont l’origine et la destination sont un transporteur aérien ou qui sont utilisés par un transporteur aérien;

(23) ‘fret’, tout bien destiné à être transporté par aéronef, autre qu’un bagage, un courrier de transporteur aérien ou un matériel de transporteur aérien ou que des fournitures pour la durée du vol;

(24) ‘agent habilité’, un transporteur aérien, un agent, un transitaire ou toute autre entité qui assure les contrôles de sûreté conformément au présent règlement en ce qui concerne le fret;

(25) ‘expéditeur connu’, un expéditeur qui entreprend à l’origine de faire transporter du fret et dont les procédures satisfont suffisamment aux règles et normes de sécurité commune pour que ce fret puisse être transporté par n'importe quel aéronef sans autre inspection/filtrage;

(26) ‘client en compte’, un expéditeur qui a entrepris de faire transporter du fret et dont les procédures et normes de sécurité commune satisfont suffisamment aux règles et normes de sécurité pour que ce fret puisse être transporté par un aéronef tout-cargo sans autre inspection/filtrage;

(27) ‘contrôle de sûreté de l'aéronef’, l’inspection des parties intérieures d'un aéronef auxquels des passagers ont pu avoir accès conjointement à l'inspection de la soute de cet aéronef en vue d'y découvrir des articles prohibés et des actes d'intervention illicite;

(28) ‘fouille de l’aéronef’, l’inspection de l’intérieur et de l'extérieur accessible de l’aéronef en vue d’y découvrir des articles prohibés et des actes d’intervention illicite;

(29) ‘responsable de la sûreté’, une personne employée par un État membre pour voyager sur un avion du transporteur aérien détenteur d'une licence délivrée par celui-ci, dans le but de protéger cet aéronef et ses occupants contre des actes d’intervention illicite.

Article 4
Normes communes

1. Les normes communes de protection de l’aviation civile contre les actes d’intervention illicite figurent en annexe.

2. Les mesures et procédures détaillées de mise en œuvre des normes communes visées au paragraphe 1 sont arrêtées conformément à la procédure visée à l’article 16, paragraphe 2.

   Ces mesures concernent en particulier:

   a) les méthodes d’inspection, le contrôle d’accès et les autres contrôles de sûreté;

   b) les méthodes d’exécution des contrôles et fouilles d’aéronef;

   c) les articles prohibés;

   d) les critères de performance et les essais de réception des équipements;

e) les exigences applicables au recrutement et à la formation du personnel;

f) la définition de parties critiques de zones de sûreté à accès réglementé;

g) les obligations des agents habilités, expéditeurs connus et clients en compte, ainsi que les procédures de validation;

h) les catégories de personnes et de biens qui, pour des raisons objectives, seront soumises à des procédures spéciales de sûreté ou exemptées de fouille, de contrôle d'accès ou d'autres contrôles de sûreté.

À titre de dérogation aux normes communes visées au paragraphe 1, les mesures et procédures peuvent aussi porter sur l'inspection/filtrage, le contrôle d'accès ou d'autres contrôles de sûreté procurant un niveau de protection suffisant dans les aéroports ou dans les zones délimitées de ceux-ci. Ces mesures alternatives doivent être justifiées pour des raisons liées à la taille de l'aéronef, à la nature de l'exploitation et/ou à la fréquence des opérations sur les aéroports concernés.

3. Les États membres veillent à l'application des normes communes visées au paragraphe 1.

Article 5

Application de mesures plus strictes par les États membres

1. Les États membres peuvent appliquer des mesures plus strictes que les normes communes prévues à l'article 4. Dans cette éventualité, ils agissent sur la base d'une évaluation des risques et en conformité avec le droit communautaire. Ces mesures plus strictes doivent être pertinentes, objectives, non discriminatoires et proportionnées aux risques auxquels elles répondent.

Les États membres informent la Commission de ces mesures.

2. La Commission peut examiner l'application du paragraphe 1 et, après consultation du comité visé à l'article 16, paragraphe 1, décider si l'État membre est autorisé à continuer de mettre les mesures en application.

La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres.

Dans le mois qui suit la communication de la décision par la Commission, un État membre peut soumettre la décision au Conseil. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai de trois mois.

3. Le deuxième alinéa du paragraphe 1 et le paragraphe 2 ne s'appliquent pas si les mesures plus strictes se limitent à un vol donné, à une date précise.

Article 6

Mesures de sûreté demandées par des États membres

1. Sans préjudice d'éventuels accords bilatéraux auxquels la Communauté est partie, un État membre notifie à la Commission les mesures demandées par un pays tiers si

elles diffèrent des normes communes arrêtées à l'article 4 en ce qui concerne les vols au départ d'un aéroport d'un État membre vers ou via ce pays tiers.

2. À la demande de l'État membre concerné ou de sa propre initiative, la Commission examine l'application du paragraphe 1 et peut, après consultation du comité visé à l'article 16, paragraphe 1, décider si l'État membre exploitant ou une autre entité concernée peut continuer à appliquer ces mesures.

   La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres.

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

   a) l'État membre concerné applique les mesures concernées 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 nationale

Lorsque, dans un même État membre, deux ou plusieurs organismes ou entités sont impliqués dans la sûreté aérienne, l'État membre en question désigne une seule autorité (désignée ci-après "l'autorité nationale") comme responsable de la coordination et de la surveillance de la mise en œuvre des normes communes visées à l'article 4.

Article 8
Programmes

Les États membres, exploitants d'aéroport, transporteurs aériens et autres entités appliquant des normes de sûreté aérienne sont responsables de la création, de l'application et du maintien de leurs programmes de sûreté respectifs,de la manière indiquée aux articles 9 à 12.

Les États membres remplissent en outre la fonction exhaustive de contrôle de la qualité définie à l'article 13.

Article 9
Programme national de sûreté de l'aviation civile

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

   Ce programme définit les responsabilités pour la mise en œuvre des normes communes visées à l'article 4 et décrit les mesures demandées par les opérateurs et autres entités à cet effet.

2. L'autorité nationale met par écrit à la disposition des exploitants et entités qui y ont un intérêt légitime les parties appropriées de son programme national de sûreté de l'aviation civile.

Article 10

Programme de sûreté concernant les aéroports

1. Chaque exploitant d'aéroport établit, applique et maintient un programme de sécurité concernant l'aéroport.

   Ce programme décrit les méthodes et procédures à suivre par l'exploitant de l'aéroport afin de satisfaire 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 décrit également la manière dont l'exploitant de l'aéroport surveille le respect de ces méthodes et procédures.

2. Le programme de sûreté de l'aéroport est soumis à l'autorité nationale.

Article 11

Programme de sûreté du transporteur aérien

1. Chaque transporteur aérien établit, applique et maintient un programme de sûreté concernant le transporteur aérien.

   Ce programme décrit les méthodes et procédures à suivre par le transporteur aérien afin de satisfaire à la fois au présent règlement et au programme national de sûreté de l'aviation civile de l'État membre à partir duquel il fournit ces services.

   Le programme décrit également la manière dont le transporteur aérien doit surveiller le respect de ces méthodes et procédures.

2. Sur demande, le programme de sûreté du transporteur aérien est soumis à l'autorité nationale.

Article 12

Programme de sûreté d'une entité appliquant des normes de sûreté aérienne

1. Chaque entité appliquant des normes de sûreté aérienne établit, applique et maintient un programme de sûreté.

   Ce programme décrit les méthodes et procédures à suivre par l'entité afin de satisfaire à la fois au présent règlement et au programme national de sûreté de l'aviation civile de l'État membre dans lequel elle est située.

   Le programme décrit également la manière dont l'entité surveille le respect de ces méthodes et procédures.

2. Sur demande, le programme de sûreté de l'entité qui applique des normes de sûreté aérienne est soumis à l'autorité nationale.

Article 13

Programme national de contrôle de la qualité

1. Chaque État membre établit et veille à la mise en œuvre d'un programme national de contrôle de la qualité.

   Ce programme met en mesure l'État membre de vérifier la qualité de la sûreté de l'aviation civile afin de surveiller la conformité au présent règlement et avec son programme national de sûreté de l'aviation civile.

2. Les spécifications du programme national de contrôle de la qualité sont adoptées conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2.

   Le programme doit permettre de déceler et de corriger rapidement les déficiences. Il fait également en sorte que tous les aéroports, opérateurs et autres entités responsables de l'application de normes de sûreté situés sur le territoire de l'État membre concerné soient régulièrement surveillés par l'autorité nationale ou sous la supervision de celle-ci.

Article 14

Inspections de la Commission

1. Afin de surveiller l'application du présent règlement par les États membres et d'identifier les points faibles de la sûreté aérienne, la Commission, agissant en coopération avec l'autorité nationale, effectue des inspections, y compris dans les aéroports, chez les exploitants et les entités appliquant des normes de sûreté aérienne. À cet effet, l'autorité nationale informe la Commission par écrit de tous les aéroports d'aviation civile situés sur son territoire autres que ceux visés au troisième alinéa de l'article 4, paragraphe 2.

   Les procédures d'exécution des inspections de la Commission sont adoptées conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2.

2. Les inspections par la Commission d'aéroports, exploitants et autres entités appliquant des normes de sûreté aérienne ont lieu sans préavis.

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

   Ce rapport ainsi que la réponse de l'autorité nationale sont ensuite communiqués à toutes les autres autorités nationales.

Article 15

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) mesures et procédures visées à l'article 4, paragraphe 2, si elles contiennent des informations sensibles;

b) rapports d'inspection de la Commission et réponses des autorités nationales visés à l'article 14, paragraphe 3.

Article 16
Comité

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

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

   La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 17
Pays tiers

Des accords reconnaissant que les normes de sûreté appliquées dans un pays tiers sont équivalentes aux normes communautaires peuvent être conclus entre la Communauté et un pays tiers, conformément à l'article 300 du traité.

Article 18
Sanctions

Les États membres adoptent les règles sur les 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.

Article 19
Abrogation

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

Article 20
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 13, paragraphe 2, de l'article 14, paragraphe 1, et de l'article 16 qui sont applicables à partir de la date d'entrée en vigueur.

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le Président	*Le Président*

ANNEXE

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

1. SÛRETE DANS LES AÉROPORTS

1.1 Exigences en matière de planification aéroportuaire

1. Lors de la conception et de la construction de nouvelles installations aéroportuaires ou de la modification d'installations existantes, il y a lieu de tenir pleinement compte des exigences d'application des normes communes visées à la présente annexe et dans les actes d'exécution.

2. Dans les aéroports, il convient d'établir les zones suivantes:

   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 doit être réglementé de manière à dissuader les personnes et véhicules non autorisés à accéder à ces zones.

2. L'accès aux zones réglementées est contrôlé afin qu'aucune personne ou véhicule non autorisés ne puissent y accéder.

3. L'accès au côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé n'est accordé aux personnes et véhicules qui remplissent les conditions de sûreté requises.

4. Avant de se voir délivrer une carte d'identité d'équipage, un membre d'équipage d'un transporteur communautaire doit avoir subi avec succès une vérification d'antécédents effectuée par l'État membre qui délivre la licence.

5. Avant de se voir délivrer une carte d'identité aéroportuaire donnant accès aux zones de sûreté à accès réglementé, un membre du personnel doit avoir subi avec succès une vérification d'antécédents effectuée par l'État membre dans lequel l'aéroport est situé. Cette mesure ne s'applique pas aux membres d'équipage de conduite qui ont reçu la carte d'identité visée au paragraphe 4.

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

1. Les autres personnes que les passagers, ainsi que les objets qu'elles transportent, subissent une inspection/filtrage par sondage à leur entrée dans les zones de sûreté à accès réglementé afin d'éviter l'introduction dans ces zones d'articles prohibés.

2. Les autres personnes que les passagers ainsi que les objets qu'ils transportent subissent une inspection/filtrage à leur entrée dans les parties critiques de zones de sûreté à accès réglementé, afin d'éviter l'introduction dans ces parties d'objets interdits.

1.4 Examen des véhicules

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

1.5 Surveillance, rondes et autres contrôles physiques

Les zones de sûreté à accès réglementé ainsi que toutes les zones contiguës auxquelles le public a accès font l'objet de surveillances, de rondes et d'autres contrôles physiques afin d'identifier les comportements suspects de personnes, les endroits vulnérables qui pourraient être exploités pour réaliser des actes d'intervention illicite et pour dissuader les personnes de les commettre.

2. ZONES AÉROPORTUAIRES DÉLIMITÉES

Les aéronefs stationnés dans des zones aéroportuaires délimitées auxquelles s'appliquent les mesures alternatives visées au troisième alinéa de l'article 4, paragraphe 2, sont séparés des aéronefs auxquels s'appliquent pleinement les normes communes définies en annexe, afin d'éviter que les normes de sécurité appliquées aux aéronefs, aux passagers, aux bagages et au fret de ces derniers soient compromises.

3. SÛRETÉ DES AÉRONEFS

1. Si des passagers débarquent d'un aéronef, ce dernier fait l'objet d'une vérification avant son départ afin de garantir qu'aucun objet prohibé n'est présent à bord.

2. Tout aéronef doit être protégé contre les interventions illicites.

3. Tout aéronef qui n'a pas été protégé contre des interventions illicites est fouillé.

4. PASSAGERS ET BAGAGES DE CABINE

4.1 Inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine

1. Tous les passagers commençant leur voyage et ceux en correspondance et en transit, ainsi que leur bagage de cabine sont soumis à une inspection/filtrage pour empêcher que des articles prohibés ne soient introduits dans les zones de sûreté à accès réglementé ou à bord d'un aéronef.

2. Les passagers en correspondance et leur bagage de cabine peuvent être dispensés de l'inspection/filtrage si:

   a) ils arrivent d'un État membre, sauf si la Commission ou l'État membre en question a fourni une information selon laquelle ces passagers et leur bagage de

cabine ne peuvent être considérés comme ayant subi une inspection/filtrage selon les normes communes ou si

b) ils arrivent d'un pays tiers avec lequel la Communauté a conclu un accord au sens de l'article 17, qui reconnaît que ces passagers et leur bagage de cabine ont subi une inspection/filtrage selon des normes de sécurité équivalentes aux normes communautaires.

3. Les passagers en transit et leur bagage de cabine peuvent être dispensés de l'inspection/filtrage si:

a) ils restent à bord de l'aéronef ou si

b) ils ne se mélangent pas à d'autres passagers en partance ayant subi une inspection/filtrage autre que ceux à bord du même aéronef ou si

c) ils arrivent d'un État membre, sauf si la Commission ou l'État membre en question a fourni une information selon laquelle ces passagers et leur bagage de cabine ne peuvent être considérés comme ayant subi une inspection/filtrage selon des normes communes, ou si

d) ils arrivent d'un pays tiers avec lequel la Communauté a conclu accord au sens de l'article 17, qui reconnaît que ces passagers et leur bagage de cabine ont subi une inspection/filtrage selon des normes de sécurité équivalentes aux normes communautaires.

4.2 Protection des passagers et des bagages de cabine

1. Les passagers et leur bagage de cabine sont protégés contre toute intervention non autorisée à partir de l'endroit où ils ont été inspectés/filtrés 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) les passagers arrivent d'un État membre, sauf si la Commission ou cet État membre a fourni aucune information selon laquelle ces passagers à l'arrivée et leur bagage de cabine ne peuvent être considérés comme ayant subi une inspection/filtrage selon les normes communes, ou que

b) les passagers arrivent d'un pays tiers avec lequel la Communauté a conclu un accord au sens de l'article 17, qui reconnaît que ces passagers et leur bagage de cabine ont subi une inspection/filtrage selon des normes de sécurité équivalentes aux normes communautaires.

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.

2. Les bagages de soute de passagers en correspondance peuvent être exemptés de l'inspection/filtrage si:

   a) ils arrivent d'un État membre, sauf si la Commission ou cet État membre a fourni une information selon laquelle ce bagage de soute ne peut être considéré comme ayant subi une inspection/filtrage selon les normes communes, ou si

   b) ils arrivent d'un pays tiers avec lequel la Communauté a conclu un accord au sens de l'article 17, qui reconnaît que ce bagage de soute a subi une inspection/filtrage selon des normes de sûreté équivalentes à des normes communautaires.

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 à transporter 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, selon l'événement qui se produit en premier, jusqu'au départ de l'aéronef dans lequel ils sont transportés.

5.3 Mise en relation des passagers et des bagages

1. Chaque bagage de soute est identifié comme étant accompagné ou non accompagné. Le bagage de soute d'un passager qui s'est enregistré sur un vol mais qui n'est pas à bord de l'aéronef est identifié comme non accompagné.

2. Les bagages de soute non accompagnés ne sont pas transportés, sauf s'ils ont été soit séparés pour des raisons indépendantes de la volonté du passager, soit soumis à des contrôles de sûreté supplémentaires.

6. FRET

6.1 Contrôles de sûreté du fret

1. Le fret, quel qu'il soit, doit être soumis à des contrôles de sûreté avant d'être chargé à bord d'un aéronef. Un transporteur aérien n'accepte pas de fret à transporter dans un aéronef si l'application de contrôles de sûreté n'est pas confirmée et attestée par un agent habilité, un expéditeur reconnu ou un client en compte.

2. Le fret en correspondance est soumis au contrôle de sûreté détaillé dans un règlement d'application.

3. Le fret en transit peut être exempté des contrôles de sûreté s'il reste à bord de l'aéronef.

6.2 Protection du fret

1. Le fret à transporter dans un aéronef est protégé contre toute intervention non autorisée à partir du moment où les contrôles de sûreté sont pratiqués et jusqu'au départ de l'aéronef dans lequel il est transporté.

2. Le fret insuffisamment protégé contre les interventions illicites après que les contrôles de sûreté ont été pratiqués est soumis à une inspection/filtrage.

7. COURRIER DES TRANSPORTEURS AÉRIENS ET MATÉRIEL DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

Le courrier et le matériel d'un transporteur aérien font l'objet de 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 les fournitures pour la restauration, destinés à être transportés ou utilisés à bord d'un aéronef sont soumis à des contrôles de sûreté puis protégés jusqu'à leur chargement dans l'aéronef, afin d'éviter que des articles prohibés ne soient introduits à bord d'un aéronef.

9. FOURNITURES D'AÉROPORT

Les fournitures destinées à être vendues ou utilisées dans les zones de sûreté d'accès réglementé, y compris les fournitures pour magasins hors taxes et 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 sûreté aérienne applicables, les personnes non autorisées doivent être empêchées d'entrer dans le compartiment d'équipage au cours d'un vol.

2. Sans préjudice des règles de sûreté aérienne applicables, les passagers susceptibles de causer des troubles sont soumis à des mesures de sécurité appropriées au cours d'un vol.

3. Si, au cours d'un vol, un passager tente de commettre un acte d'intervention illicite, des mesures de sûreté adéquates doivent être prises pour l'en empêcher.

4. Des armes ne peuvent être transportées à bord d'un aéronef, sauf si l'État membre concerné a donné son autorisation et que les conditions de sûreté requises ont été remplies.

5. Des responsables de la sûreté en vol ne peuvent être déployés à bord d'un aéronef que si les conditions de formation et de sûreté requises ont été remplies. Les États membres se réservent le droit de ne pas autoriser l'emploi de responsables de la sûreté en vol sur les lignes des transporteurs aériens auxquels ils ont accordé leur licence.

6. Les paragraphes 1 à 5 s'appliquent uniquement aux transporteurs communautaires.

11. RECRUTEMENT ET FORMATION DU PERSONNEL

1. Les personnes appelées à exécuter des inspections/filtrages, des contrôles d'accès ou d'autres contrôles de sûreté, ou qui sont responsables de leur exécution, sont recrutées, formées et certifiées afin de s'assurer qu'elles sont aptes à l'emploi et ont les compétences requises pour assumer les tâches auxquelles elles seront affectées.

2. Les personnes autres que des passagers qui doivent pouvoir accéder à des zones de sûreté à accès réglementé reçoivent une formation à la sûreté avant qu'une carte d'identité aéroportuaire ou une carte d'identité d'équipage ne leur soit délivrée.

3. La formation visée aux paragraphes 1 et 2 est mise en œuvre de manière initiale et permanente.

4. Les instructeurs impliqués dans la formation des personnes visées aux paragraphes 1 et 2 doivent être qualifiés.

12. ÉQUIPEMENT DE SÛRETÉ

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