

## Avant propos

La sûreté dans les transports aériens est toujours un sujet brûlant d'actualité. Il nous a, dès lors, semblé pertinent de publier dans ce numéro spécial certaines interventions faites lors d'un colloque organisé par l'IDIT et l'Institut du Transport Aérien, le 9 décembre 2004 à la DGAC - Paris. Il n'est cependant pas possible de reproduire, sans trahison, l'ensemble des actes de cette journée, tant les travaux furent riches et les propos, aussi bien des orateurs que du public, denses. C'est donc, avec une certaine audace que nous publions ci-après les textes des communications qui nous sont parvenus. Les orateurs non cités voudront bien nous en excuser.

### Programme :

#### « Sûreté aérienne : Incidences juridiques et financières des mesures antiterroristes »

##### ❑ Ouverture du colloque

*Olivier WALDNER, Responsable des Inspections Sûreté Aérienne et Maritime – DG Energie et Transport  
Commission Européenne*

##### ❑ I. Le nouveau cadre réglementaire

- Définition de la sûreté – objectifs

*Franck DURINCKX, Président du groupe de travail CEAC sur la sûreté*

##### ❑ II. Mise en oeuvre

- Les mesures prises par les aéroports et les compagnies aériennes

*Yves MEUSBERGER, Chef de mission sûreté, DGAC*

##### ❑ III. Les incidences juridiques

- Au regard de la responsabilité civile

*Philippe DELEBECQUE, Professeur, Université Panthéon Sorbonne*

- Au regard de la responsabilité pénale et administrative

*Stéphane BAZIN, Avocat et Docteur en droit, Paris*

- Au regard des nouvelles dispositions pour les acteurs de la chaîne du fret aérien

*Patrice REMBAUVILLE-NICOLLE, Avocat, Paris*

##### ❑ IV. Les incidences financières

- Le financement de la sûreté aérienne

*Gérard BOREL, General Counsel, ACI Europe*

- Le coût de la sûreté pour les compagnies

*Charles YVINEC, Directeur de la sûreté, Air France*

- Le coût de la sûreté pour les aéroports

*Jean-Louis BLANCHOU, Directeur de la sûreté, ADP*

- Le coût de la sûreté pour les assureurs

*Gérard de CUGNAC, Office d'assurances aériennes*

- La position des agents de fret aérien face aux nouvelles obligations

*Olivier LAYEC, Délégué Général, SNAGFA*

- La position des chargeurs face aux nouvelles obligations

*Didier LÉANDRI, Délégué Général, AUTF*

- L'incidence de la sûreté sur le développement du transport aérien ou les risques de distorsion de concurrence

*Yves CROZET, Professeur, Directeur du Laboratoire d'Économie des Transports (CNRS)*

- La sûreté du transport de conteneurs à travers les différents modes

*Mary CRASS, Administratrice principale, CEMT*

**Olivier WALDNER**

*Chef d'unité adjoint à la DG Energie et Transport  
Commission européenne*

### Introduction

Les organisateurs de ce colloque « sûreté aérienne » ont souhaité demander à un représentant de la Commission européenne d'ouvrir cette journée consacrée aux « incidences juridiques et financières des mesures anti-terroristes dans la sûreté aérienne », et c'est bien volontiers que je le fais. Je vous propose donc, si vous le voulez bien, de resituer le thème de cette journée dans le contexte général de la sûreté aérienne.

Vous le savez fort bien, l'activité de transport a presque de tout temps été l'objet d'actes illicites plus ou moins isolés. Ce qui est nouveau aujourd'hui, c'est le type même de la menace terroriste, son ampleur : elle vise à tuer aveuglément des usagers jusqu'à utiliser les moyens de transport comme armes de destruction massive. Les attentats du 11 septembre 2001 ouvrent tristement une nouvelle ère dans l'histoire de la sûreté aérienne. La répétition des actes terroristes (par exemple plus récemment l'explosion en vol de 2 avions russes en août 2004) l'ont confirmé encore : la menace a singulièrement évolué, les actions de terroristes kamikazes sont désormais une nouvelle donnée.

Avec la mondialisation, le développement des flux régionaux et internationaux de personnes et de marchandises, la recrudescence du terrorisme et son organisation en réseaux, la prolifération des armes, nul n'est plus à l'abri d'actes terroristes. L'Europe non plus n'est pas préservée, ainsi que le montrent les attentats de la gare de Madrid en mars 2004. C'est pourquoi le renforcement de la sûreté dans les transports est devenu un sujet qui requiert l'attention grandissante de l'opinion publique, des clients - passagers et des opérateurs du transport aérien, et bien entendu des gouvernements et administrations.

Le développement d'un savoir faire, d'une expertise, d'un marché « sécuritaire » ne fait guère de doute. Des investissements souvent très significatifs ont été réalisés dans les dernières années tant pour le recrutement de personnels supplémentaires (et leur formation) que pour l'acquisition de nouveaux équipements plus performants (vidéosurveillance, postes d'inspection filtrage, détection des explosifs, biométrie etc.). Sur le terrain, à tous les niveaux, les exigences liées

à la sûreté semblent impliquer une certaine prise de conscience et responsabilisation.

La question que beaucoup se posent est « Le transport aérien est-il prêt, chez nous en Europe, à faire face à des attaques terroristes ? ». Oser y répondre serait bien présomptueux, tant la réponse repose sur un grand nombre de paramètres parmi lesquels l'homme, toujours faillible, et qui garde un poids non négligeable dans la chaîne de sûreté.

Aussi il me paraît plus opportun de signaler quelques avancées significatives récentes et aussi quelques chantiers pour les années à venir. Je me contenterai d'en donner deux à chaque fois.

### I. DES AVANCÉES SIGNIFICATIVES

#### Tout d'abord un cadre réglementaire rénové.

Afin de renforcer le caractère exécutoire des mesures de sûreté, l'UE a été dotée de sa propre législation de sûreté de l'aviation civile. La pierre angulaire est le règlement 2320/2002 du 16 décembre 2002, complété maintenant par une réglementation dérivée abondante (cinq règlements). Cette « communautarisation » de la sûreté de l'aviation civile est due à la reconnaissance que, dans la sûreté comme dans d'autres domaines, des cadres nationaux insuffisamment harmonisés ne sont plus adaptés et que les recommandations internationales de l'OACI et de la CEAC devaient être incorporées au droit communautaire pour être appliquées par tous.

C'est une avancée considérable que je souhaiterais illustrer par quelques exemples concrets :

- d'abord, chaque Etat Membre de l'UE a dû adopter un plan national de sûreté et un plan national de contrôle de qualité, ou adapter ceux existants ; ces plans étant les éléments de base de l'architecture européenne de sûreté de l'aviation civile ;
- de même des plans de sûreté sont exigés de toutes les compagnies aériennes et des aéroports de l'UE ; ils doivent être validés par les autorités nationales ;
- la législation communautaire implique de facto de tendre vers une interprétation commune des mesures et standards de sûreté applicables aux acteurs du transport aérien ;
- les nouveaux standards de sûreté européens sont plus exigeants dans certains domaines que les recommandations CEAC : certaines mesures concernant le contrôle d'accès (contrôle d'antécédents, l'inspection filtrage du personnel à 100%), la sûreté de

l'appareil, la séparation des passagers, la protection des bagages de soute. De même, les exigences en matière de courrier du transporteur aérien (co-mail) et de formation sont entièrement nouvelles. Depuis lors, la CEAC se calfe d'ailleurs sur les standards développés au niveau de l'UE ;

- enfin, la Commission exerce son contrôle de gardien de la législation communautaire : elle veille à ce que les Etats appliquent pleinement le cadre communautaire.

Ce cadre européen s'est imposé progressivement à l'ensemble des Etats membres et à tous les acteurs de la chaîne de sûreté. Il est la clé de voûte de l'intense activité de structuration ou de restructuration de la sûreté aérienne dans les EM depuis 3 ans.

Mais il faut plus qu'une bonne politique. Il faut aussi des moyens de contrôle efficaces.

Ensuite une exigence de contrôle de qualité.

Reconnaissons-le, les mesures de sûreté ne seraient pas d'une grande utilité si leur bonne application sur le terrain par les opérateurs du transport aérien (aéroports, compagnies aériennes, etc.) n'était pas vérifiée régulièrement. C'est pour cela que le contrôle de qualité, interne à l'organisation concernée ou externe à elle, est si indispensable. Comme partout, il implique directement la responsabilisation des acteurs tout au long de la chaîne de sûreté. Au niveau des autorités publiques, les régimes d'inspections doivent être accompagnés par des mécanismes efficaces de rectification des déficiences et assortis de sanctions.

L'UE a décidé d'adopter une approche particulièrement exigeante : deux niveaux d'inspections ont ainsi été combinés :

1) Premier niveau, à l'échelon national : une des dispositions centrales des programmes nationaux de contrôle de qualité est l'existence d'inspections des aéroports nationaux par l'autorité compétente dans chacun des Etats membres. Si cela constitue une relative évidence pour certains pays (comme la France), bon nombre d'Etats ont dû s'engager dans le recrutement d'inspecteurs : certains n'en avaient pas du tout - ce qui laissait présager du caractère peu contraignant des exigences de sûreté-, d'autres n'en n'avaient simplement pas assez pour effectuer ces contrôles sur une base régulière ;

2) Deuxième niveau, à l'échelon européen : la Commission elle-même a reçu compétence pour conduire des inspections dans tous les Etats membres afin de contribuer à une

confiance mutuelle généralisée entre tous les Etats de l'UE. Ce système de contrôle européen sur les contrôleurs nationaux est un outil essentiel pour l'établissement d'un contrôle unique de sûreté dans l'UE (OSS). La Commission exerce ses inspections sur les administrations nationales et peu, en outre, conduire des inspections sur une base d'échantillonnage dans des aéroports nationaux. Le fait que les inspections dans les aéroports sont inopinées renforce la crédibilité des observations. Chaque Etat membre est invité à corriger les déficiences observées dans les meilleurs délais. La Commission évalue non seulement la performance des Etats dans la mise en place des standards communs dans les aéroports mais aussi suit le processus de rectification. Par souci de transparence et pour permettre la prise éventuelle de mesures compensatoires, chaque Etat membre est informé des déficiences graves éventuellement constatées lors d'inspections dans les autres Etats membres.

La Commission a débuté ses inspections début 2004. Après plus de vingt cinq inspections, les 15 Etats de l'UE ont déjà été visités au moins une fois. Les résultats sont particulièrement intéressants et constituent une base de travail essentielle. Mais ils ne sont pas pour autant toujours aussi bons qu'on aurait pu le croire. Les efforts doivent donc être poursuivis.

Au total, la combinaison des inspections menées par les Etats membres et des inspections de la Commission est particulièrement complémentaire et constitue un outil efficace pour vérifier les obligations des Etats membres vis-à-vis de l'UE et donc contribuer à la mise en place d'un espace sécurisé commun.

Venons-en aux domaines où il nous faut encore travailler.

## **II. DES CHANTIERS A POURSUIVRE**

Tout d'abord résoudre la difficile question du financement des coûts de sûreté.

Aussi curieux que cela puisse paraître, la question « qui paiera » reste encore partiellement sans réponse. Or elle est incontournable pour l'avenir, en particulier si l'on s'engage vers des systèmes sophistiqués coûteux.

La question du financement des coûts de la sûreté n'est quant à elle pas encore totalement résolue. Sous l'angle européen, elle tient aux faits suivants :

1) Tout d'abord, les approches nationales sont souvent différentes pour financer la sûreté : ainsi dans certains Etats les services de police nationaux accomplissent des mesures de sûreté, alors que dans d'autres se sont des autorités locales et dans d'autres encore cette responsabilité est dévolue au personnel de l'aéroport ou à des entreprises privées payées par l'aéroport ;

2) Ensuite il y a fréquemment une divergence de vue entre les pouvoirs publics et les opérateurs (principalement les aéroports et les compagnies aériennes) sur le poids à supporter respectivement par eux. Là encore il n'y a pas d'harmonisation européenne. Les coûts de la sûreté ont été jusqu'à présent largement imputés aux utilisateurs (passagers ou affrêteurs) et aux opérateurs (aéroports / compagnies aériennes). Ceci explique la variété des taxes de sûreté prélevées sur les compagnies, les passagers, les opérateurs de fret, ou bien au niveau national ou bien au niveau aéroportuaire. En comparaison, l'administration américaine finance par le budget fédéral une part bien plus importante des coûts directs liés à la sûreté.

Le renforcement de la sûreté ne doit pas mettre en péril la compétitivité et la bonne santé financière des opérateurs. Il convient d'éviter les aides d'Etat déguisées et les distorsions de concurrence mais aussi de protéger la compétitivité internationale de nos entreprises sans leur imputer des coûts supplémentaires qu'il appartient à l'Etat de couvrir.

Ainsi que le relève la Cour de Justice, les activités qui tombent normalement sous la responsabilité de l'Etat dans l'exercice de ses prérogatives de puissance publique, comme la sûreté, ne sont pas de nature économique. De façon générale, les subventions qui sont accordées pour ces activités, et qui doivent rester strictement limitées à la compensation des coûts engendrés par celles-ci, ne rentrent pas dans le champ d'application des règles sur les aides d'Etats. Ainsi que l'avait expliqué la Commission dans sa communication du 10 octobre 2001 suite aux attentats du 11 septembre 2001 « Il va de soi que, si certaines mesures sont imposées directement aux compagnies aériennes ainsi qu'à d'autres opérateurs du secteur tels que les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne, leur financement par les pouvoirs publics ne doit pas donner lieu à des aides au fonctionnement incompatibles avec le Traité ».

Une communication est en préparation qui donnera avant l'été 2005 l'éclairage de la Commission sur le sujet (encadrement des

aides d'Etat octroyées à cette fin ; fonctionnement du marché des assurances ; besoin de transparence ; implications en termes de concurrence mondiale, etc.). Un débat politique entre le Parlement européen, le Conseil et les Etats membres aura lieu sur cette question essentielle.

Ensuite poursuivre une nécessaire concertation au niveau international.

Si il importe pour l'UE de renforcer les niveaux de sûreté, il ne convient ni de constituer une « forteresse Europe », ni de souffrir de l'unilatéralisme de certains partenaires. Aussi une concertation internationale de qualité doit être recherchée.

Deux exemples ici encore :

1) Tout d'abord quant à la sûreté des vols en provenance d'aéroports de pays tiers. La réglementation communautaire identifie des standards communs applicables uniquement dans les aéroports de l'UE. Il n'y a en effet pas d'obligation pour les aéroports des pays tiers de respecter les standards de l'UE, qui sont plus exigeants que les standards de l'OACI.

Si un Etat membre veut ainsi accorder une exemption d'inspection filtrage pour les passagers en transfert en provenance de pays tiers, il a l'obligation de vérifier que les mesures prises à l'aéroport de départ sont du niveau des standards européens. Le risque si cette vérification n'est pas faite ou faite imparfaitement est tout simplement de contaminer le système européen.

C'est pourquoi la Commission et les Etats membres travaillent sur la faisabilité d'un système commun d'évaluation des exigences essentielles incontournables à vérifier dans les aéroports des pays tiers. Le but est véritablement d'élargir le « contrôle unique de sûreté » au-delà du territoire de l'UE tout en respectant nos standards de sûreté. A terme, la passation d'accords de reconnaissance mutuelle pour des vols entre certains pays (Etats-Unis, Canada, Japon, Australie etc.) et l'UE apparaît politiquement souhaitable et économiquement attendue par les opérateurs.

2) Ensuite, il nous faut contribuer à l'ajustement et au développement de la législation internationale lorsqu'elle est insuffisante. C'est le cas par exemple de la sûreté en vol. Ces dernières années, un certain nombre d'initiatives (des Etats-Unis notamment mais aussi de plusieurs Etats membres de l'UE) visant à la présence de policiers armés à bord (sky marshals), systématiquement ou sur des vols sensibles

uniquement, se sont développées. Ces initiatives, qui peuvent manifestement contribuer à répondre à certaines menaces, peuvent aussi générer de nouveaux risques et problèmes. C'est pourquoi il convient de les encadrer. Une réflexion communautaire, qui pourrait à terme venir compléter la législation existante, est d'ores et déjà en cours, mais une coordination internationale large, notamment dans le cadre de l'OACI, devrait se tenir. D'ailleurs il importe que la concertation internationale sur la performance et la cohérence de notre arsenal de mesures de sûreté.

## Conclusion

Ce rapide panorama, qui ne reflète pas suffisamment les spécificités nationales et locales (telles les réformes, les privatisations etc.), vous aura néanmoins convaincu, je l'espère, de la pertinence du thème de ce colloque.

Dans un environnement qui a évolué rapidement, où l'exigence de qualité constitue plus que jamais une priorité pour les pouvoirs publics et les opérateurs, les incidences juridiques et financières des mesures de sûreté sont à l'évidence une question essentielle. Durant les exposés et débats, quelques mots clés vont certainement resurgir : conformité, contrôle de qualité, obligation, responsabilité, autorité de l'Etat, sanction, contractualisation, compétence régaliennne, concurrence, facteur humain, assurance, etc.

Je ne doute que ce colloque, qui rassemble des représentants des régulateurs et des opérateurs, experts et chercheurs, juristes et financiers contribuera à faire progresser nos réflexions, projets, activités, et réformes en tout genre.

\* \* \*

## Les incidences juridiques : au regard de la responsabilité civile

**Philippe DELEBECQUE**

*Professeur – Université Panthéon Sorbonne - Paris*

Les juristes connaissent l'obligation de sécurité et sont en train de découvrir une nouvelle obligation : l'obligation de sûreté. L'obligation de sécurité est née en 1911 à l'occasion d'un transport maritime de passagers entre Tunis et Bône. Lors de ce transport un passager avait été victime d'un accident, se trouvant sur une passerelle lorsque un fût de vin se trouvant sur le pont s'était dessaisi et avait roulé sur son ventre. Celui-ci engagea donc une action contre la compagnie maritime et la Cour de cassation avait fini par reconnaître que la compagnie était débitrice d'une obligation de sécurité et que, dans ces conditions, elle devait réparer le préjudice subi sur un terrain contractuel.

Va-t-on, un siècle plus tard, reconnaître une obligation nouvelle ? Cette obligation de sûreté, qui engagerait la responsabilité et dont l'inexécution serait sanctionnée également par des dommages et intérêts ; étant entendu que la responsabilité civile découle d'une obligation pré-existante. Si on affirme l'existence d'une obligation de sûreté, on peut concevoir une responsabilité, liée à la méconnaissance de cette obligation ; obligation qui pèserait sur la compagnie, le transporteur, et qui pèserait peut-être aussi - et nous allons le voir - sur les auxiliaires du transport.

Quel est le débat ? Va-t-on consacrer en droit français une obligation nouvelle, une obligation de sûreté juridiquement sanctionnée par l'allocation de dommages et intérêts ? Pour essayer d'engager ce débat je vais commencer par faire les dix observations suivantes, dans les dix minutes qui me sont imparties.

**Première observation** qui me paraît essentielle : la sûreté c'est d'abord une mission d'intérêt général, elle incombe principalement à l'Etat. Cette obligation existe, mais c'est avant tout l'obligation des pouvoirs publics. Et si les pouvoirs publics méconnaissent cette obligation, ils devraient engager leur responsabilité.

Je souhaite signaler quelques décisions aussi bien du Conseil d'Etat que du Conseil de la concurrence et qui ont reconnu ce caractère d'intérêt général de l'obligation de sûreté. Je peux citer un arrêt du Conseil d'Etat du 28 mai 1998 qui fait observer que les services

rendus par les services de sécurité et de sauvetage et par la gendarmerie correspondent à des missions d'intérêt général qui incombent par nature à l'Etat. Cette solution est parfaitement transposable en matière de sûreté. Le Code Civil reconnaît lui-même dans l'article 3 qui est l'un des textes de base, de ce texte fondateur du droit civil français, qui indique que les lois de police et de sûreté obligent tous ceux qui habitent le territoire, lois à caractère impératif et contraignant.

**Deuxième observation :** la sûreté dans les opérations de transport. Il est vrai que dans le domaine du transport les risques liés aux attentats que nous avons pu subir en France, comme ailleurs du reste, sont réels, ils tiennent à l'utilisation d'un véhicule, aux personnes qui peuvent emprunter tel ou tel appareil, aux marchandises qui peuvent servir d'armes de destruction. Ces risques, on les rencontre dans tous les domaines et modes de transports. Dans le transport terrestre : souvenons-nous des attentats du métro dans les années 1990 ; dans le monde maritime : l'attentat de l'Achille Lauro et plus récemment l'attentat du pétrolier Limburg ; et dans le domaine aérien, inutile de vous rappeler les événements récents qui nous ont tous bouleversés.

Cela dit, a-t-on, dans le domaine terrestre, songé à rechercher la responsabilité de la RATP à l'occasion des attentats terroristes ? Non...Mais peut-être qu'aujourd'hui le problème se poserait dans des termes différents. Dans le monde maritime, la question a été posée : la communauté maritime a réagi et notamment l'organisation maritime internationale, avec l'adoption du code ISPS dont parlait Me Guillaume Brajeux. Les opérateurs eux-mêmes, les fréteurs et les affréteurs, sont en train de mettre au point des clauses dans les chartes parties pour essayer de régler ces questions de sûreté et répartir les frais que cela peut entraîner, également pour essayer d'envisager les questions de responsabilité qui peuvent se poser. La BIMCO a déjà proposé un certain nombre de clauses qui mériteraient, au demeurant, d'être revues.

**Troisième point :** dans le domaine aérien, les réactions sont plus nombreuses, peut-être même plus fermes. Il y a davantage de dispositions juridiques qui permettent de traiter plus ou moins précisément les différentes questions qui peuvent se poser. Que fait le droit aérien ? Comme souvent aujourd'hui ce droit est en avance par rapport aux autres modes : Annexe 17 de la Convention de Chicago, Règlement Communautaire de 2002, Code de l'Aviation Civile..., tout un corpus juridique s'efforce de

traiter ces questions de sûreté et d'apporter un certain nombre d'éléments de réponse sur le plan pénal, administratif mais également sur le plan de la responsabilité civile. La question est celle-ci : quelle est la responsabilité civile qui peut être mise en œuvre lorsqu'un dommage matériel ou immatériel est causé par un acte terroriste ? Comment traiter ce type de dommage ? Y a-t-il des réponses particulières qui sont apportées par le droit aérien.

**Quatrième point :** il ne faut pas oublier ce que dit le droit commun, les textes particuliers qui ont été pris pour essayer d'indemniser les victimes d'attentats terroristes, textes qui se trouvent aujourd'hui dans le code des assurances, et spécialement dans l'article L126-1 du code des assurances, qui prévoit que les victimes d'actes de terrorismes commis sur le territoire national et les personnes de nationalité française victimes à l'étranger de ces mêmes actes, sont indemnisées dans un certain nombre de conditions. Un fonds de garantie peut intervenir et assurer la réparation des préjudices subis par ces victimes ou les ayants droits de ces victimes. Lorsque le fait générateur est un acte de terrorisme et lorsque les préjudices sont prouvés, ces préjudices sont traités d'abord par le fonds de garantie sur le fondement de la loi de 1996, reprise par le code des assurances. Cela dit, les textes de droit commun n'apportent pas nécessairement toutes les satisfactions aux victimes : les réparations sont assurées dans les conditions prévues par les textes et dans les conditions du fonds de garantie. C'est la raison pour laquelle rien ne s'oppose à ce que l'on engage d'autres actions. En l'occurrence, on s'interrogera sur le point de savoir si l'on peut engager une action contre la compagnie ou contre les auxiliaires du transport. Si le droit commun apporte un certain nombre d'éléments de réponse, il n'est pas exclusif. Du reste, la Cour de cassation a eu l'occasion de nous le dire : « rien ne s'oppose à ce que les victimes qui ne seraient pas totalement indemnisées par le fonds de garantie, parce que les conditions ne seraient pas remplies, puissent agir sur le fondement d'autres textes, précisément sur le fondement des textes du droit aérien.

**Cinquième point :** le droit aérien c'est d'abord le droit des transports de passagers. Si les passagers sont victimes d'attentats terroristes, peuvent-ils obtenir réparation ? Celle-ci doit-elle être traitée de manière particulière ? Il n'y a pas de texte spécifique sur ce point, si ce n'est le droit aérien commun. La Convention de Montréal apportera les éléments de réponse. On peut penser que l'on serait en l'occurrence en

présence d'un accident qui survient à bord, à la suite, par exemple, de l'explosion d'une bombe ; la catastrophe, le dommage, doit alors être réparé sur le fondement de l'article 17 de la Convention de Montréal qui fait peser sur la compagnie de transport une obligation de résultat absolue, le transporteur étant de plein droit responsable. Si le dommage est inférieur à 100.000 DTS, la seule cause d'exonération tient à la faute de la victime, et si, en revanche, il est supérieur à 100.000 DTS, la compagnie maritime pourra s'exonérer, non seulement en faisant état de la faute de la victime le cas échéant mais également en essayant de prouver qu'elle n'a commis aucune faute (ce qui sera assez difficile à établir : les mesures de préventions ont-elles été toutes bien respectées) Pourra-t-on établir la « non faute » qui serait de nature à exonérer la compagnie ? Par ailleurs, toujours dans une situation où le dommage est supérieur à 100.000 DTS, la Convention de Montréal prévoit comme cause d'exonération le fait du tiers, mais encore faut-il que celui-ci soit la cause unique du préjudice. Alors faut-il raisonner en termes de causalité adéquate ? Raisonner de manière différente ? J'aurais tendance, pour ma part, à penser que si effectivement un attentat terroriste est cause de ce préjudice, s'il en est la cause principale, la compagnie pourrait valablement s'exonérer de sa responsabilité.

**Sixième point :** s'agissant du transport de marchandises ou plus exactement s'agissant, ce qui me semble plus important car il y a des textes particuliers, du dommage causé par des marchandises, du fret ou des colis postaux. Les textes du Code de l'Aviation Civile apportent ici des éléments de réponse très précis ; il faut s'arrêter quelques minutes sur ces dispositions qui sont celles de l'article L321-7 du Code de l'Aviation Civile. Pour rappeler d'abord que, s'agissant de la sûreté du fret, l'obligation de sûreté pèse principalement sur la compagnie aérienne elle-même. En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, le transporteur aérien, donc la compagnie, doit mettre en œuvre les mesures de sûreté sur le fret. Si cette obligation n'est pas assumée, la compagnie engage alors sa responsabilité dans les termes de la Convention de Montréal, dans la mesure où ses conditions sont réunies, ou bien dans les termes du droit commun dans la mesure où les conditions de la Convention de Montréal ne sont pas réunies. Mais le texte de l'article 312-7, le plus important, prévoit que la compagnie aérienne peut « déléguer » cette mission de sûreté à des entreprises ou des agents habilités. Il en résulte que cette obligation qui pèse sur la compagnie peut être assurée par d'autres entreprises spécialisées et spécialement par les transitaires et les

commissionnaires qui ont la qualité d'agents habilités. En tant que tel, le transitaire ou le commissionnaire est appelé à accomplir cette mission de sûreté et à respecter des dispositions précises, des mesures de caractère réglementaire, à respecter notamment les fameuses mesures édictées par l'article R312-7 du Code de l'Aviation Civile. L'opérateur intermédiaire, l'agent habilité, peut à cette occasion engager sa responsabilité. Tout d'abord, en tant que transitaire ou commissionnaire : il est engagé dans un contrat, il est intermédiaire, il assume ainsi une responsabilité d'intermédiaire. Ensuite, sa responsabilité peut découler de l'éventuelle inobservation du texte de l'article R321-7. S'il ne respecte pas telle ou telle disposition, il engage alors sa responsabilité. Mais surtout, l'article L321-7 prévoit en son alinéa 6 qu'en cas de dommage résultant d'un acte malveillant, donc d'un acte de terrorisme, causé par des colis postaux ou du fret, la responsabilité d'une entreprise ou d'un organisme habilité donc d'un transitaire, d'un intermédiaire, commissionnaire le cas échéant, « ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures et mesures prévues par le présent Code ». Voilà donc un texte qui prévoit une responsabilité particulière en cas d'accidents terroristes, en cas de dommages causés par un acte malveillant.

A ma connaissance, c'est le seul texte de droit français qui envisage ce type de responsabilité et qui la fait peser sur l'agent habilité. La responsabilité est originale, car c'est une responsabilité pour autrui ; ce n'est pas une responsabilité personnelle. Le premier responsable de l'acte de malveillance est le terroriste lui-même. Et voilà que cette responsabilité peut être endossée par quelqu'un d'autre et non pas par un commettant mais, ici, par un agent habilité. Ainsi, en cas de dommage, dans les conditions prévues par le texte, la responsabilité d'un organisme peut être engagée : l'organisme agréé peut endosser la responsabilité qui pèse sur le terroriste. Le texte est certes conçu d'une manière restrictive, il nous dit que la responsabilité « ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures », la responsabilité telle qu'elle est conçue par la loi est exceptionnelle. Il faut donc, prouver que telle ou telle mesure n'a pas été respectée pour pouvoir engager la responsabilité de l'agent habilité, l'intermédiaire. Autrement dit, la responsabilité est envisagée par le législateur du bout des lèvres. A la réflexion, cette responsabilité pourrait être plus systématique ? Car elle est engagée en cas d'inobservation de procédures, de mesures qui sont extrêmement détaillées et précises.

J'ai eu l'occasion de visiter les hangars de fret à Roissy et j'ai pu observer ce que font les agents habilités : leur travail est très important ; ils travaillent avec minutie et contrôlent beaucoup de marchandises. Ils peuvent ainsi, et de bonne foi, ne pas respecter précisément telle ou telle mesure ; il peut y avoir un moment d'inattention, un oubli... Il se peut et il ne faut pas l'exclure en tout cas qu'une mesure ou une procédure n'ait pas été scrupuleusement respectée par un agent habilité. Dans ces conditions, si ce manquement est établi, la responsabilité de l'agent habilité est engagée.

**Septième point : comment apprécier cette responsabilité ?** L'agent habilité, sur le fondement de l'article 321-7 alinéa 6, en cas de dommage résultant d'un acte malveillant causé par du fret, engage sa responsabilité tout d'abord, à l'égard de la compagnie. Effectivement, les dommages, à l'occasion d'un acte de terrorisme, peuvent concerner la compagnie elle-même : on pense à l'appareil endommagé. Inutile de dire que ces dommages sont difficilement appréciables, ils peuvent être considérables. Il y a nécessairement, d'après le texte, une responsabilité de l'agent à l'égard de la compagnie ; une responsabilité qui peut être considérée comme étant de nature contractuelle car nous avons vu que la compagnie pouvait « déléguer » cette mission de sûreté à l'agent habilité, dans mon opinion, elle « délègue » dans le cadre d'une relation contractuelle. Je pense que l'on peut admettre l'existence de la relation contractuelle entre la compagnie et l'agent qui accomplit la mission de sûreté, ainsi s'il y a une responsabilité appelée à jouer, cette responsabilité est de nature contractuelle. Il est difficile de qualifier le contrat conclu entre l'agent habilité et la compagnie mais, on doit raisonner en termes contractuels et considérer que la responsabilité est contractuelle.

Responsabilité ensuite à l'égard de la marchandise ; le transitaire est responsable à l'égard de son client. La marchandise peut être elle-même gravement endommagée, mais il se peut également qu'elle connaisse d'autres types de dommages, par exemple des retards importants. Il se peut que certaines mesures, dans telles ou telles circonstances, que le travail n'ait pas été complètement fait ; ainsi l'avion n'est pas prêt et la marchandise n'est pas embarquée ; d'où divers préjudices commerciaux... Ici, la responsabilité est certainement contractuelle : elle est liée à l'existence même du contrat de commission ou de transit conclu entre la marchandise et l'intermédiaire.

Enfin, responsabilité à l'égard des tiers, c'est-à-dire des personnes qui ne sont pas la compagnie et qui ne sont pas la marchandise, c'est-à-dire tous les autres, et c'est cette responsabilité à l'égard des passagers, des tiers à surface,... qui peut être tout à fait considérable.

Aucune limite n'est prévue par l'article 321-7, alinéa 6. En cas de dommages matériels ou corporels résultant d'un acte de malveillance, la responsabilité de l'entreprise habilitée peut être engagée, cette responsabilité est lourde : elle joue à l'égard de la compagnie, de la marchandise, et des tiers.

**Huitième point : Comment assurer la réparation ?** Puisqu'il y a responsabilité, il y a réparation et allocation de dommages et intérêts. A l'égard tout d'abord de la compagnie, la responsabilité est contractuelle et s'apprécie dans les termes de l'article 1150 du Code civil. Les dommages susceptibles d'être réparés sont les dommages prévisibles. C'est la seule chose que l'on puisse dire... Cela dit, rien ne s'oppose à ce que les parties, c'est-à-dire : l'agent habilité et la compagnie, aménagent dans leurs rapports cette réparation et envisagent par exemple une renonciation à recours. Nous sommes dans un cadre contractuel, les clauses de responsabilité sont alors admises : ces clauses peuvent trouver leur expression dans les renonciations à recours acceptées voire négociées par les compagnies.

Dans les rapports avec la marchandise, peut-on envisager des clauses limitatives de responsabilité, voire des clauses d'exonération de responsabilité. A priori, oui, puisque le rapport est contractuel, mais n'oublions pas néanmoins que la responsabilité qui pèse ici sur l'agent habilité est fixée par un texte impératif, si bien que l'on peut se demander si, dans les rapports entre l'agent et les marchandises, cette responsabilité peut effectivement être aménagée. J'ai, pour ma part, un petit doute.

Enfin, dans les relations à l'égard des tiers, cette responsabilité est de type délictuel. Elle s'impose nonobstant toute clause contraire qui n'est pas susceptible d'être aménagée et qui est engagée dans les termes du droit commun ; c'est-à-dire que tous les dommages sont susceptibles d'être réparés sans aucune limitation, la réparation étant alors une réparation intégrale, dans la mesure naturellement ou la victime fait état d'un préjudice et qu'elle prouve son préjudice matériel ou corporel. Par ailleurs, il n'y a pas de règle particulière sur la prescription, c'est donc la prescription de droit commun qui s'applique. Il n'y a pas non plus de règle particulière sur la compétence des tribunaux. On est ainsi en présence d'une responsabilité légale qui s'apprécie dans les termes du Code

civil par références aux dispositions des articles 1382 et suivants du Code civil. Responsabilité délictuelle, réparation intégrale et réparation dans les termes du droit commun et non pas dans les termes du droit aérien : Il n'y a aucune spécificité en la matière.

Cette responsabilité peut être très lourde et l'on pense immédiatement aux problèmes d'assurances. Cette responsabilité est-elle susceptible d'être assurée ? La question se pose compte tenu de l'ampleur des dommages qui peuvent survenir et que l'on ne peut pas exclure.

**Neuvième point :** J'ai raisonné essentiellement à partir du droit français. Effectivement le texte de l'article 321-7 est un texte de droit français mais les responsabilités qui peuvent survenir en l'occurrence auront une dimension internationale. Il faut alors s'interroger sur la loi applicable et sur la juridiction compétente lorsque le problème se pose dans des termes internationaux.

La réponse sera fournie par le droit international privé : la loi applicable est la *Lex Loci Delicti*, c'est-à-dire la loi du lieu où le fait générateur des dommages s'est matérialisé. Si le fait générateur s'est produit en France, la loi française sera compétente. Mais si le fait générateur du dommage s'est produit en Angleterre, la loi anglaise sera compétente. Il y a donc une question de détermination de la loi applicable qui peut se poser : Quelle est ensuite la juridiction compétente ? Ce n'est pas nécessairement la juridiction française ; la juridiction compétente est celle du lieu où le dommage a été subi et si l'on est dans un cadre communautaire c'est celle du lieu où le fait dommageable s'est produit. On le voit, la juridiction française ne sera pas nécessairement compétente, ce qui pose naturellement les problèmes que l'on peut imaginer.

**Dixième point : Comment faire ?** Une responsabilité assez forte qui pèse sur les agents habilités. Les agents habilités (transitaires, commissionnaires) acceptent leurs responsabilités, ce sont des professionnels qui accomplissent cette mission de sûreté ; il est donc parfaitement logique qu'ils endossent une responsabilité. Mais peut-on concevoir que cette responsabilité n'obéisse à aucune limite ? En droit des transports il y a toujours des plafonds de réparation. Peut-on également admettre qu'il n'y ait pas de réponse particulière pour trouver la juridiction compétente, qu'il n'y ait pas de réponse particulière sur le terrain de la prescription ? Autrement dit, peut-on admettre que cette responsabilité soit quasi-systématique et ne soit pas encadrée par des règles juridiques

relativement précises ? C'est la question qu'il faut poser.

Dans ces conditions peut-on faire évoluer le droit ? La meilleure solution me semble t-il serait de mettre au point une convention internationale, d'apporter une réponse sur le plan international, dans le cadre de règles matériels. Malheureusement il est toujours difficile de réunir une conférence internationale et de mettre au point une convention internationale.

Je participe pour ma part en ce moment, aux travaux de la Commission des Nations Unies pour le droit du commerce international et nous essayons d'établir une nouvelle convention sur le transport maritime. Cela fait trois ans que nous travaillons et il y a encore cinq ans de travail devant nous... Construire une convention internationale, c'est sans doute très bien, mais les réponses ne peuvent être immédiates.

Deuxième réponse, et là il faut y penser, c'est une réponse dans le cadre communautaire. Proposer des dispositions ou peut-être un règlement communautaire pour que la responsabilité des différents intervenants, aussi bien la responsabilité des compagnies que celle des agents, des intermédiaires, soit envisagée dans les mêmes termes limités, du moins susceptibles d'être appréhendés sur le plan juridique par une disposition communautaire. Là aussi cette suggestion demande du temps.

On peut alors se demander si dans ces conditions, la réponse n'appartient pas aux pouvoirs publics. Un texte fait peser une responsabilité lourde sur les agents habilités, et cette responsabilité n'est pas susceptible d'être maîtrisée au jour d'aujourd'hui. Les pouvoirs publics, donc les autorités françaises, ne devraient-ils pas réfléchir pour essayer d'encadrer d'avantage que ne le fait le texte de l'article 321-7 la responsabilité des agents habilités. C'est la question que je me permets de poser pour conclure, en attendant peut-être qu'une jurisprudence se développe sur l'obligation de sûreté. Ce qui suppose encore de nombreuses années d'attente. Or, il y a urgence.

\* \* \*

**Les incidences juridiques :  
au regard de la responsabilité  
administrative et pénale**

**Stéphane BAZIN**

*Avocat - Docteur en Droit - Paris*

Etant également rattaché à l'institut de criminologie de Paris, je souhaiterais faire quelques observations sur la notion de profilage qui a suscité l'intérêt de l'assistance. Il s'agit d'une technique de prévention qui consiste, selon des critères physiques ou psychologiques, à déterminer un profil type de délinquant. Mais, le profilage ne semble pas pouvoir être efficace en matière de détournement d'aéronef ou même encore de terrorisme pour la simple raison qu'il est protéiforme. A cet égard, on se permettra de rappeler que dans une étude américaine datant des années 1970, un profil type de l'auteur d'un détournement d'aéronef avait été élaboré. Il s'agissait d'une personne dont l'âge se situe entre 16 et 60 ans, de type caucasien, latin ou noir, un homme ou une femme, seul ou en groupe, avec ou sans enfant revêtant des habits discrets, mais parfois bien habillé voire pauvrement habillé, bien rasé ou barbu, il peut voyager en première classe ou en classe économique.

En réalité, il faut convenir que les atteintes dirigées contre l'aviation civile relèvent davantage de considérations géopolitiques. Ainsi, à l'origine les détournements d'aéronefs avaient pour objet de quitter un territoire. D'abord, ce sont les européens de l'est qui voulaient passer à l'ouest. Puis le phénomène s'est déplacé, pour les mêmes raisons vers Cuba. Concomitamment, sont nés les détournements d'aéronefs liés au terrorisme palestinien. Avant que le terrorisme aérien ne réapparaisse de manière tragique avec les événements du 11 septembre 2001, le phénomène a migré vers l'Asie du Sud où des ressortissants chinois ont tenté, par ce moyen, de rejoindre la République de Taiwan. En définitive, le terrorisme étant par nature revendicatif, ce sont les événements géopolitiques qui commandent la détermination de l'origine et de la nature des détournements d'aéronefs.

Ces précisions étant apportées, mon intervention portera sur les nouvelles mesures qui ont été prises en matière de lutte antiterrorisme. La sûreté aérienne procède d'une combinaison de mesures ainsi que de moyens humains et matériels visant à protéger

l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

Elle contient des composantes juridiques qui viennent organiser, dans un souci de prévention, les mesures propres à en garantir l'efficacité. Ainsi, la certitude de la répression de l'auteur d'un acte illicite contre l'aviation civile contribue à prévenir ce type d'atteinte.

A cet égard, en ce qui concerne la répression des auteurs d'actes illicites contre l'aviation civile, il y a lieu de préciser que le système juridique français contenait, avant même les événements du 11 septembre, tous les outils juridiques propres à réprimer ce type d'action illicite, et ce dans le respect des conventions internationales de La Haye et de Montréal. Au regard de la qualification juridique, les événements de 11 septembre ne constituent d'ailleurs que le concours de plusieurs infractions réprimées par le Code pénal ou le Code de l'aviation civile (détournement d'aéronef, destruction d'aéronef, terrorisme). De sorte que les événements du 11 septembre sont au sens juridique – bien entendu – un non-événement.

En revanche, pour répondre à la nécessité de rechercher et de sanctionner plus efficacement les auteurs d'atteintes illicites contre l'aviation civile, le législateur est intervenu dans le domaine de la procédure pénale en adoptant des lois, bien que non pas spécifiques à l'aviation civile, mais qui trouvent naturellement à s'y appliquer. Tel est notamment le cas de la loi du 9 mars 2004 qui accentue les pouvoirs de la police dans la recherche des infractions liées à la criminalité organisée. Par ailleurs, cette même loi a mis en place le mandat d'arrêt européen permettant de rendre plus efficaces et plus rapides les procédures d'extradition des délinquants. Or, c'est justement, l'objectif assigné par les conventions internationales de La Haye et de Montréal qui recommandent d'abord la compétence juridictionnelle de l'Etat du pavillon ou sur le territoire duquel l'infraction a été commise.

Mais, au-delà de l'aspect répressif des atteintes contre l'aviation civile, le législateur a également mis en place de nouvelles normes pour prévenir, en amont, toute introduction d'objet ou de matériels susceptibles d'être l'instrument d'un acte illicite contre l'aviation civile. La première traduction se trouve dans la loi du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne qui modifie l'article L. 282-8 du Code de l'aviation civile relatif aux mesures de contrôle des passagers, des bagages, du fret et des colis postaux. La seconde résulte de la loi du 3 janvier 2002, relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport.

A ce dernier titre, il convient de préciser - et c'est remarquable - que la France a anticipé les dispositions du règlement CEE n° 2320/2002 du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Ces règles de prévention des atteintes dites antiterroristes ont des incidences tant en matière de responsabilité administrative que de responsabilité pénale des acteurs de la sûreté aérienne.

### **I- Les incidences des mesures antiterroristes sur la responsabilité administrative**

La mise en place des mesures antiterroristes s'est traduite par un transfert de prérogatives de police administrative, même si l'expression est excessive, au profit d'organismes ne dépendant pas directement de l'Etat. celui-ci exerce néanmoins un contrôle approfondi - contrepartie de l'abandon d'une parcelle de son pouvoir régalié - et notamment par la possibilité qui lui est donnée de sanctionner les manquements aux règles imposées. Ces sanctions spécifiques constituent d'ailleurs une innovation introduite par les textes susvisés.

A – La nature des activités faisant l'objet des mesures antiterroristes.

#### *1) Contrôle des passagers et des bagages à main.*

S'agissant des mesures prises pour le contrôle des passagers et des bagages à main, la loi du 15 novembre 2001 a modifié l'article L. 282-8 du Code de l'aviation civile. Dans sa version initiale, issue de la loi de 26 février 1996, la compétence de principe pour opérer une visite des personnes et des bagages à main ressortait aux officiers de police judiciaire. Ce n'était qu'à titre subsidiaire (« éventuellement » nous disait le texte) que cette compétence était dévolue à des agents d'entreprises extérieures. Dans cette hypothèse, les pouvoirs de ces agents étaient réduits puisque leurs interventions étaient limitées, en ce qui concerne la visite des personnes, à la mise en œuvre des seuls dispositifs automatiques de contrôle, à l'exclusion des fouilles à corps et de la visite manuelle des bagages à main ». En d'autres termes, hors les cas de contrôle par la voie de dispositifs automatiques, seuls les Officiers de police judiciaire pouvaient opérer des fouilles, avec ou sans l'assentiment de la personne.

Dorénavant, les agents visés à l'article L. 282-8 du Code de l'aviation civile peuvent procéder à une inspection visuelle des bagages à main et avec le consentement de leur propriétaire à leur fouille. Quant à la visite des personnes,

leur intervention porte sur la mise en œuvre des dispositifs de contrôle. Avec le consentement de la personne, ils peuvent procéder à des palpations de sécurité (en ce cas, elle ne peut être procédé que par une personne du même sexe). Cependant, la palpation de sécurité n'est pas la fouille de la personne. Il s'agit d'une intervention à caractère sommaire portant sur les vêtements de la personne concernée. Dans cette dernière hypothèse, la compétence appartient à l'Officier de police judiciaire puisque la fouille d'une personne est assimilée à une perquisition.

Ce transfert des mesures de sûreté n'est toutefois pas exclusif et les services de l'Etat demeurent compétents pour assurer cette mission.

Lorsque ces agents agréés sont appelés à mettre en œuvre les mesures de sûreté, ils relèvent de plusieurs autorités. Les gestionnaires d'aéroport et les transporteurs aériens peuvent décider d'assurer directement cette mission ou la confier à des sociétés extérieures qui seront liées par un contrat de louage de services. Ce sont ces sociétés extérieures qui auront alors la charge de désigner les agents lesquels, placés sous les ordres d'un Officier de police judiciaire, auront nécessairement et préalablement reçu un agrément délivrés par le Préfet et par le procureur de la République.

L'intervention du procureur de la République permet ainsi la consultation de fichiers permettant de déterminer si la moralité du postulant correspond aux exigences des missions qui lui seront confiées.

Ces différentes autorités exercent ainsi un contrôle a priori qui se double d'un contrôle a posteriori sur les qualités des agents intervenants. L'article L. 282-8 Code de l'aviation civile prévoit en effet que les agréments peuvent être refusés ou retirés lorsque la moralité de la personne ou son comportement apparaissent incompatibles avec l'exercice des missions qui leur sont dévolues. Le retrait de l'agrément peut être entrepris de manière immédiate en cas d'urgence.

On aurait pu s'interroger sur le fait que les sociétés qui emploient les agents chargés du contrôle ne fassent pas elles-mêmes l'objet d'un agrément alors d'une part que les agents y sont soumis. D'autre part, la relation entre ces sociétés et l'Etat n'apparaît qu'indirecte, car résultant d'un contrat de droit privé (le louage de services). On pourrait en déduire que ces sociétés extérieures sont exclues, qu'elles n'entretiennent aucune relation avec l'Etat et elles ne pourraient supporter aucune sanction administrative. Si rien n'interdirait de

soumettre ces sociétés à un agrément, l'intérêt d'une telle mesure n'est pas pertinent puisqu'il existe un véritable contrôle exercé sur ces sociétés. Les articles R. 213-1 et R 213-10 et suivants du Code de l'aviation civile imposent en effet différentes contraintes (programme de sûreté, formation initiale et continue, évaluation, mise à disposition du plan de formation, attestation de la participation des agents ...). Il existe donc un véritable cahier des charges dont la méconnaissance peut entraîner à la fois le retrait d'agrément de l'agent, mesure individuelle sanctionnant l'inobservation des contraintes, mais également une sanction administrative à l'encontre de la société employeur (article R 213-1 in fine).

## 2) le contrôle du fret

L'obligation de mettre en oeuvre les mesures de sûreté portant sur le fret et sur les colis postaux pèse en premier lieu sur le transporteur aérien (article L. 321-7 du Code de l'aviation civile). A ce titre, il peut entreprendre la visite des objets transportés – ce qui est différent de la situation des passagers et des bagages à main - soit directement par les agents agréés qu'ils emploient (ceux visés à l'article L. 282-8 du Code de l'aviation civile) soit par l'intermédiaire d'une société sous couvert d'un contrat de louage de services (également visée à l'article L. 282-8 du Code de l'aviation civile).

Le transporteur aérien se trouve néanmoins déchargé de son obligation lorsque le fret ou le colis lui a été remis par un agent habilité. Ce n'est qu'en raison des caractéristiques des colis ou du fret, qui ne permettraient pas d'effectuer le contrôle principal, que le transporteur doit s'assurer que le colis ou le fret a été conditionné par un chargeur connu.

A l'instar de la situation des agents agréés, les agents habilités et les chargeurs connus, doivent recevoir un agrément pour pouvoir exercer les missions qui leur sont dévolues. En revanche, la compétence pour accorder ou refuser l'agrément est dévolue au préfet. Il est également compétent pour retirer l'agrément en cas de manquement aux obligations notamment posées par les articles R. 321-6 et R 321-7 du CAC. L'agrément est alors délivré pour une durée de 5 ans (articles R. 321-3 et R 321-4 du Code de l'aviation civile).

Tous ces acteurs de la chaîne de sûreté sont susceptibles de voir leur responsabilité administrative engagée du fait des manquements qui peuvent être commis.

B – les incidences sur la sanction administrative

Le contrôle qui s'exerce sur les agents chargés d'assurer la sûreté, les entreprises de

transport aérien et les sociétés ayant la qualité d'agent habilité ou de chargeur connu, est assuré par les autorités étatiques qui ont mis en place une procédure tendant à sanctionner, par des peines administratives, les manquements aux mesures édictées en vue de prévenir toute intervention illicite pouvant compromettre la sûreté des vols et des personnes (art. R. 213-1 et R 217-1 du Code de l'aviation civile).

L'article R 217-1 du Code de l'aviation civile prévoit que « II. - *En cas de manquement constaté aux dispositions : - a) Des arrêtés préfectoraux et de leurs mesures particulières d'application relatifs aux points b, d, e et f de l'article R. 213-3 ; - b) Du premier alinéa de l'article L. 213-4, de l'article L. 282-8 en ce qu'il prévoit que les agents effectuant des visites de sûreté sont agréés, des articles R. 213-4, R. 213-10, R. 213-11, R. 213-12, R. 282-6, R. 321-8, R. 321-9 et R. 321-10 et des textes pris pour leur application ; - c) Des arrêtés et mesures pris en application de l'article R. 213-1. Le préfet peut, en tenant compte de la nature et de la gravité des manquements et éventuellement des avantages qui en sont tirés, après avis de la commission instituée à l'article R. 217-4, prononcer à l'encontre de la personne morale responsable une amende administrative d'un montant maximum de 7.500 euros* ».

Ainsi, le champ d'application des sanctions administratives assez large puisqu'elles peuvent atteindre tous les acteurs de la chaîne de sûreté à l'exclusion des agents eux-mêmes. Le texte ne vise que « les personnes morales responsables ».

Quant à la faute, fondement de la sanction, elle est entendue largement dans la mesure où elle englobe d'une façon générale toute méconnaissance des obligations mises à la charge des acteurs de la sûreté dans le transport aérien.

La sanction du non-respect des mesures de sûreté s'organise selon une procédure classique en droit administratif. A la réception du rapport « d'infraction », le préfet dispose d'une option. Titulaire d'une opportunité de poursuite il peut soit classer l'infraction soit la poursuivre. S'il entend voir prononcer une sanction administrative, il doit saisir la commission de sûreté de l'aérodrome laquelle émet un avis sur les suites à donner. Le rôle de la commission n'est pas de prononcer une sanction, mais simplement de proposer une sanction au Préfet. Un recours devant les juridictions administratives contre cette sanction demeure possible.

## II- Les incidences des mesures antiterroristes sur la responsabilité pénale.

On ne s'étendra pas sur la responsabilité pénale qui peut être encourue par un agent qui excède ses fonctions et, loin de réaliser une simple palpation de sécurité, procède à une fouille à corps. En ce cas, sa responsabilité peut être engagée sur le fondement de la voie de fait, infraction contraventionnelle (R. 624-1 du Code pénal).

A la lecture des textes nouveaux, on pourrait penser que le droit pénal n'y trouve pas sa place. En réalité, il n'en est rien puisque les dispositions générales prévues par le Code pénal peuvent y trouver application.

Pour que la responsabilité pénale des acteurs de la chaîne de sûreté soit envisagée, il faut un préalable : une atteinte illicite à l'aviation qui a pu être favorisée par une violation des règles de sûreté. Ce n'est qu'à partir de ce préalable que l'on peut envisager la responsabilité pénale des acteurs pour des atteintes involontaires à la personne ou au bien. Il y aurait alors un concours entre une infraction intentionnelle et une infraction non intentionnelle dès lors que cette dernière faute a participé à la réalisation du dommage par un lien de causalité certain. Toutefois, lorsque l'on envisage la responsabilité pénale encourue du fait d'une infraction non intentionnelle, il convient de distinguer la responsabilité des personnes physiques et celle des personnes morales.

A - La responsabilité pénale des personnes physiques

La loi du 15 juillet 2000, dite loi Fauchon, est venue dépenaliser la responsabilité des personnes physiques. En effet, lorsqu'elles n'ont pas causé directement le dommage (situation qui ne peut être envisagée dans le cadre de cette intervention), « *qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer* » (article 121-3 du Code pénal).

Dans le cadre de cette intervention, la question porte essentiellement sur la nature de la faute qui a créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage.

En premier lieu en sanctionnant la violation d'une obligation particulière de sécurité ou de

prudence, le législateur n'a pas entendu réprimer toutes les défaillances en matière de sécurité ou de prudence, mais seulement celles qui constituent des obligations particulières de sécurité ou de prudence. En dépit de l'absence de définition de l'obligation particulière, on considère que l'obligation particulière est celle qui impose un comportement circonstancié exclusif de toute faculté d'appréciation individuelle lorsque l'obligation est clairement identifiable. Toute la difficulté tiendra à la recherche de l'obligation qui a été méconnue puis de déterminer si elle correspond à une obligation particulière.

En second lieu, la responsabilité pénale de la personne physique est encourue en cas de faute caractérisée. Cette notion n'est pas inconnue du droit aérien puisque l'article 25 de la convention de Varsovie stipule que le transporteur ne peut se prévaloir des limitations de responsabilité lorsque « le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait soit avec l'intention de provoquer un dommage soit témérement et avec conscience qu'en dommage en résulterait ».

L'article L. 321-4 du Code de l'aviation civile est d'ailleurs venu préciser que « la faute considérée comme équipollente au dol est la faute inexcusable. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation témérement sans raison valable ».

En droit pénal, la faute caractérisée est celle qui peut correspondre à un manquement à des obligations professionnelles essentielles ou comme l'accumulation d'imprudences ou de négligences successives témoignant d'une incompétence prolongée.

A l'occasion de son intervention, M. Meusberger n'a pas manqué d'indiquer qu'au travers de la nouvelle réglementation, « on sait qui fait quoi ». Cette remarque est également pertinente au regard de la responsabilité pénale dans la mesure où les textes nouveaux semblent imposer à chacun des acteurs de la chaîne un comportement circonstancié, une obligation particulière de sécurité ou de prudence.

Il reste cependant, que certaines difficultés apparaissent en matière de filtrage des objets dangereux. Un article paru en 1991 faisait état de l'impossibilité dans laquelle se trouvait l'IATA d'énumérer précisément les objets dont le transport à bord des aéronefs devait être interdit. L'auteur avait estimé à environ 2.500 le nombre d'objets et de substances interdits. Pour prévenir tout risque d'une éventuelle mise en cause pénale, la formation des agents devient ainsi fondamentale.

## B - La responsabilité pénale des personnes morales

Pour schématiser, l'article 121-2 du Code pénal prévoit que les personnes morales, à l'exclusion de l'Etat, sont responsables pénalement dans les cas prévus par la loi ou le règlement, (principe dit de spécialité supprimé à compter du 31 déc. 2005) des infractions commises, pour leur compte, par leurs organes ou représentants.

A la différence de la dépénalisation qui est intervenue au profit des personnes physiques, il n'y a pas eu le même mouvement en faveur des personnes morales en sorte que ces dernières sont devenues le relais de cette dépénalisation puisqu'elles engagent leur responsabilité en cas de faute simple même dans l'hypothèse où la causalité avec le dommage n'est qu'indirecte.

Le critère de la faute simple est très large puisqu'il s'agit de la faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement. Dans cette dernière hypothèse, il ne s'agit pas d'une obligation particulière, comme en matière de responsabilité de la personne physique. En conséquence, on peut aisément découvrir dans les textes, qui introduisent des obligations en matière de sûreté, les caractéristiques de cette faute simple. En particulier, on peut admettre que les manquements qui sont susceptibles d'une amende administrative répondent parfaitement aux conditions de la faute simple. C'est ce qui résulte notamment de la lecture des articles R. 321-6 et suivants du Code de l'aviation civile.

S'agissant de l'imputation de l'infraction, il faut que la faute commise profite à l'entreprise ou encore relève de sa politique ou de son mode de gestion. Seule paraissent exclure la responsabilité pénale des personnes morales les fautes qui sont commises dans l'intérêt de la personne physique auteur de l'infraction.

Ainsi, la méconnaissance des obligations de formation qui s'imposent aux entreprises qui emploient les agents agréés, peut constituer une faute d'imprudence ou de négligence susceptible d'engager la responsabilité pénale de l'entreprise si cette méconnaissance a été la cause –pas nécessairement exclusive- de l'atteinte aux personnes ou aux biens. C'est ainsi qu'un arrêt de la cour de cassation a considéré que les « manquements, imputables à l'exploitante de la société de transport aérien, tenue notamment de contrôler la compétence de ses pilotes, ont contribué à la réalisation de l'accident, en créant les conditions qui l'ont rendu possible » (cass. crim. 5 avril 1995).

Force est donc de convenir que la mise en place de mesures antiterroristes à la suite des

événements du 11 septembre a induit dans le domaine de la responsabilité des conséquences pour les acteurs de la chaîne de sûreté qui engagent dorénavant leur responsabilité administrative. Mais on assiste à une immixtion du droit pénal dans un processus qui n'était pas nécessairement recherché par leurs auteurs. Néanmoins, et pour conclure sur une note optimiste, il faut considérer de façon objective que les conditions dans lesquelles les responsabilités pénales peuvent être recherchées correspondent à des situations exceptionnelles.

\* \* \*

**Gérard BOREL**

*General Counsel, ACI Europe*

Je tiens tout d'abord à vous préciser -et à m'en excuser- que certaines des projections que je vais présenter sont en langue anglaise. Elles proviennent en effet d'une étude qu'il est difficile de transposer en français. Ce sera l'occasion de vous rendre compte que nous avons voulu éviter les confusions trop souvent faites et préciser les différences entre sûreté et sécurité ; la difficulté supplémentaire venant du fait que le terme sûreté se traduit en anglais par « security ».

Nous avons jusqu'à présent beaucoup parlé des problèmes français. De part ma provenance, je vais, quant à moi élargir un peu le débat, car le Conseil International des Aéroports est une organisation mondiale qui représente plus de 1400 aéroports gérant plus de 90% du trafic dans le monde et l'ACI Europe, quant à elle, représente plus de 450 aéroports depuis Madère jusqu'à Vladivostok, avec par conséquent une aire géographique beaucoup plus large que la Communauté elle-même. Sans entrer dans les problèmes purement français déjà évoqués par mes prédécesseurs, je souhaite au contraire vous donner un aperçu plus européen du système et voir ce qu'il se passe autour de nous et principalement dans les autres pays de la Communauté.

Lorsque l'on parle de financement de la sûreté, il faut d'abord se poser la question « qui fait quoi ? ». Il est important, en effet de connaître les différents acteurs en matière de sûreté. Ensuite, il faudra savoir « qui est responsable de quoi ? ». Enfin, sujet toujours intéressant en matière de financement, nous examinerons « qui paie quoi ? ».

Sur ces sujets, assez peu de choses ont été élaborées jusqu'à présent. La première recherche est celle de l'ACI Europe de mai 2003 et qui a, en partie, servi de base à une autre étude lancée cette fois par la Commission européenne et confiée à la société Aviasolutions (en collaboration avec Irish Aviation Authority) qui a produit un rapport intermédiaire en avril ou mai 2004. Nous sommes toujours dans l'attente du rapport final et je dois le dire, les aéroports européens sont demandeurs d'un tel rapport. C'est sur ces deux documents que nous nous baserons pour cette présentation.

### **Une diversité de prestataires et de responsables**

Lorsque l'on parle des mesures de sûreté, la première chose à regarder est: qui va « prester » la mesure ?

Ce peut être suivant les cas l'Etat, l'aéroport ou bien encore les divers autres acteurs comme les compagnies aériennes mais aussi leurs différents sous-traitants avec même parfois des cascades de sous-traitances.

En regardant sur qui les coûts vont peser, nous sommes à peu près dans le même schéma, c'est-à-dire que ce peut être sur l'Etat, la compagnie aérienne ou l'aéroport. Enfin lorsque l'on examinera sur qui pèse le devoir de payer la dette ce pourra être l'Etat, l'aéroport, la compagnie aérienne mais aussi parfois directement le passager.

Quand à savoir « qui est responsable de quoi ? », il est tout d'abord nécessaire de détailler l'ensemble des éléments et des opérations de sûreté. Cela peut concerner l'ensemble des problèmes de sûreté sur l'aéroport : la sûreté autour de l'avion, les bagages, le fret et la poste. Ce peuvent être aussi tous les véhicules qui rentrent sur la zone sécurisée de l'aéroport et bien sûr tout ce qui touche aux opérations des organismes d'assistance qui s'affèrent autour de l'avion.

- En matière de prestation du service, deux grandes catégories peuvent être distinguées : d'une part, le service peut être opéré directement par l'Etat : l'Aviation Civile, le Ministère des transports ou la Police, suivant les différentes opérations comme l'indique ce schéma, ou bien, et c'est ce qui se passe dans la plupart des Etats européens, le service peut être organisé et « presté » par l'aéroport sous la supervision de l'Etat ou de l'autorité publique qui est en général la direction de l'Aviation Civile.

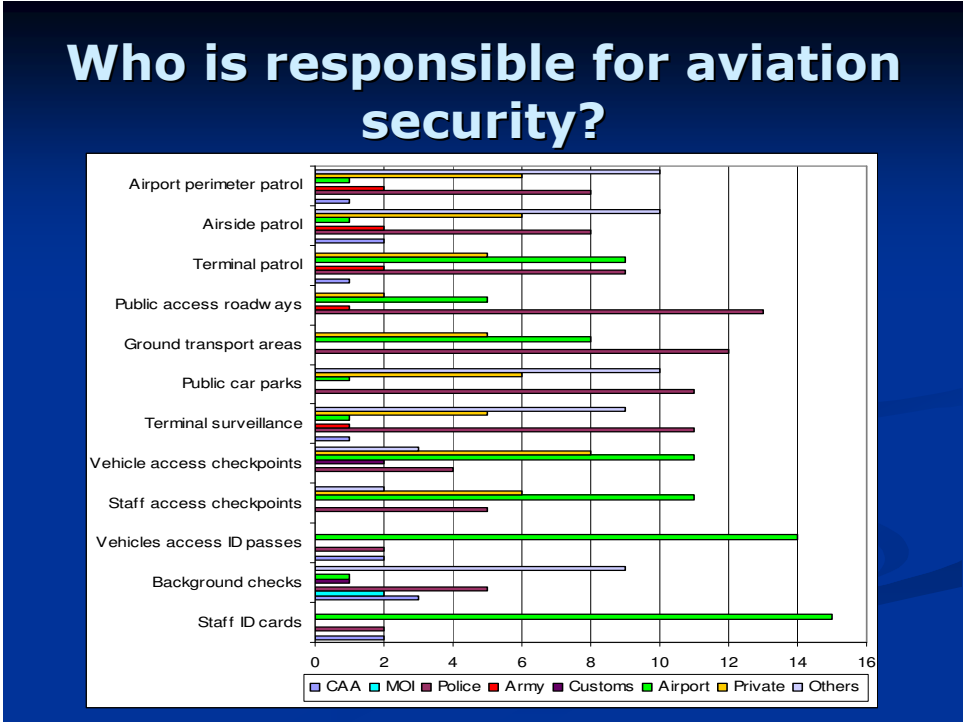
A ce moment là, soit l'aéroport le fait directement, soit il le sous-traite à une compagnie privée ; c'est le cas dans sept Etats membres de la Communauté (en fait 6 + la Suisse).

## Provision of the service

- Primarily by the State (CAA, Ministry of Transport, Police)
  - Austria, Denmark, Finland, Germany, Iceland, Italy, Luxembourg, Norway, Portugal, Spain and Sweden
- Organised and provided by the airport authority/companies under the supervision of the relevant authority (usually the CAA)
  - Provided by the airport directly (UK, Ireland)
  - Outsourced to a third party
    - Belgium, France, Greece, Ireland, Netherlands, Switzerland and UK

Une vue de détail des différentes opérations montre que les intervenants diffèrent complètement selon le type d'opération. D'une manière générale, l'aéroport intervient principalement pour tout ce qui est badge, pass, accès sur les aires de transport, alors que la Police agit surtout dans les systèmes de patrouille. C'est un panel d'une trentaine de grands aéroports européens qui a été pris en compte pour ces figures.

Par contre, à certains endroits, c'est l'autorité de l'Aviation Civile qui est directement en charge de la prestation du service.



A regarder d'un peu plus près, sur certains aéroports européens, la répartition apparaît disons « équitable » entre l'aéroport, l'Aviation Civile, les compagnies aériennes et les divers membres de Ministères (notamment la Police) : c'est le cas, par exemple, à l'aéroport international de Bruxelles. Mais, on peut aussi avoir un système beaucoup plus centralisé comme à l'aéroport de Prague, qui, lui, est en charge à la fois de la prestation du service et de la supervision par délégation de presque l'ensemble des opérations de sûreté.

Dans d'autres cas, comme à Copenhague, c'est non plus l'aéroport qui s'en charge mais presque tout est fait par l'Aviation Civile, alors que cet aéroport est en partie privatisé avec une partie de ses actions cotées en bourse.

A l'aéroport d'Athènes, comme l'indique cette projection, nous sommes dans un système où nous avons une action à la fois de l'opérateur -notamment pour le régime des badges- et de l'aviation civile car le contrôle avant la délivrance des badges est opéré par l'Aviation Civile. Cette bivalence est d'ailleurs un point commun à l'ensemble du système, car en fait tout ce qui concerne les background checks (vérification de l'antériorité des personnes qui ont accès sur la zone réservée de l'aéroport) relève de l'activité régalienne de l'Etat.

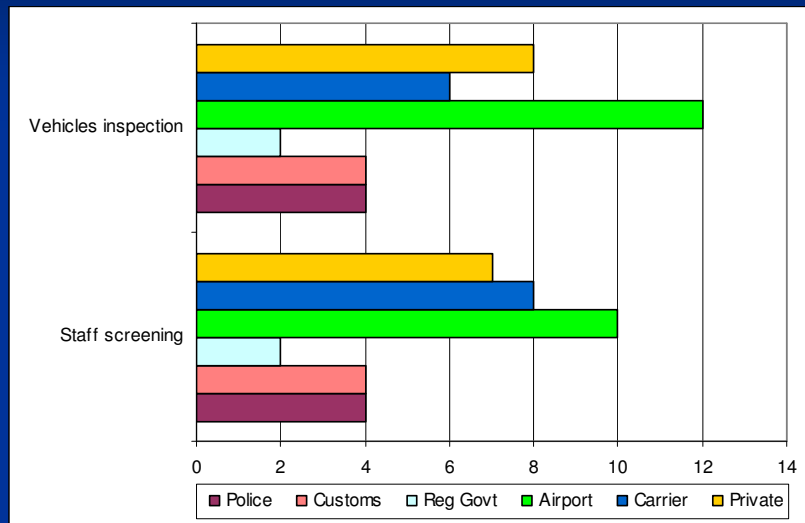
## Responsibility for security measures

Airport	Who is responsible for security service provision?	Who supervises security service provider?
Greece  <b>Athens International Airport (AIA)</b>  Responsibility for designing the security measures (master plan): AIA Safety and Security Department	<b>Badge regime</b> airport operator: Safety and Security Department <b>Reliability check on applicants for obtaining badge</b> Ministry of Justice <b>Checks on access of staff to restricted areas</b> subcontractors of the airport operator <b>Checks on passengers and hand baggage</b> subcontractor of the airport operator <b>Baggage reconciliation</b> airlines <b>Checks on hold baggage</b> subcontractor of the airport operator <b>Checks on cargo/airmail</b> CAA/airport operator <b>Armed protection landside</b> national police <b>Armed protection airside</b> national police <b>Protection on parked aircraft</b> national police/AIA security contractors/airline security contractor <b>Video supervision</b> airport operator: Safety and Security Department	<b>Badge regime</b> <b>airport operator:</b> Safety and Security Department <b>Reliability check on applicants for obtaining badge</b> <b>CAA</b> <b>Checks on access of staff to restricted areas</b> airport operator: Safety and Security Department <b>Checks on passengers and hand baggage</b> airport operator: Safety and Security Department <b>Baggage reconciliation</b> airlines <b>Checks on hold baggage</b> airport operator: Safety and Security Department <b>Checks on cargo/airmail</b> CAA <b>Armed protection landside</b> <b>national police</b> <b>Armed protection airside</b> national police <b>Protection on parked aircraft</b> national police/AIA: Safety and Security Department <b>Video supervision</b> <b>airport operator:</b> Safety and Security Department

Source: ACI EUROPE

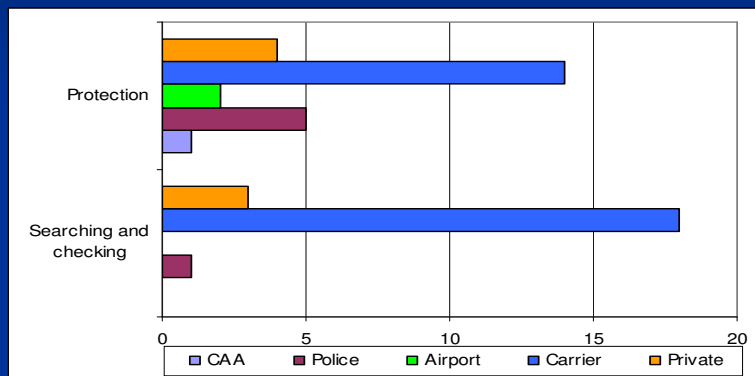
Lorsque l'on établit, en effet, une distinction entre les différentes opérations, certaines relèvent traditionnellement de l'aéroport comme l'inspection des véhicules qui rentrent sur les aires réservées ou bien le filtrage du personnel. C'est souvent l'aéroport qui le fait et qui assez souvent peut sous-traiter à une société privée.

## Who is responsible for aviation security of ground handling operations (catering, cleaning...)?



Par contre, dès que l'on se rapproche de l'avion, un autre système est mis en place en place et c'est principalement le transporteur qui intervient. Les 9/10<sup>e</sup> du temps c'est ce dernier, en effet, qui est chargé de la protection de l'avion ; de même en ce qui concerne la sûreté des bagages.

## Who is responsible for aircraft security?



De tout cela il ressort une chose : c'est qu'une grande quantité d'opérations entre en jeu. Le système est très complexe car tout varie d'un Etat à l'autre et même parfois d'un aéroport à l'autre à l'intérieur d'un même Etat.

- Le problème principal vient dès lors de ce que cette complexité va, bien entendu, se refléter dans les coûts de la sûreté et plus exactement dans leur répartition c'est-à-dire dans la détermination de celui qui va supporter ces coûts.

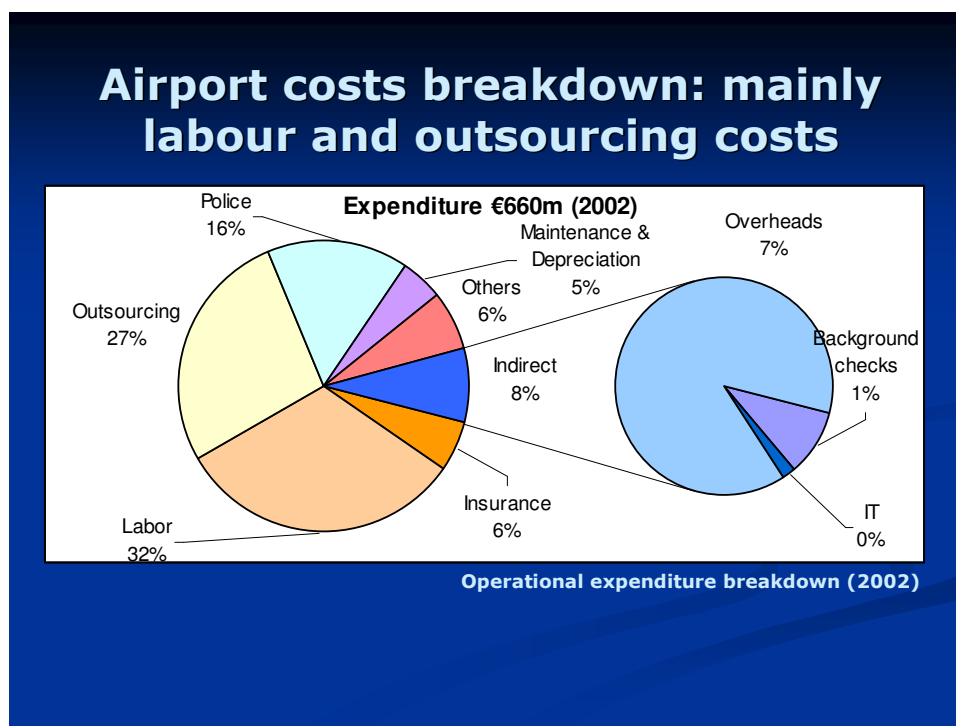
Avant de commencer à parler « coûts », une petite précision s'impose : sous cette dénomination, on peut afficher des choses très diverses et les chiffres peuvent être plus ou moins impressionnants suivant la façon dont on les présente. Je vais donc rester assez prudent et c'est plus une indication qu'un coût exact qui est à regarder dans cette présentation.

Par contre, ce qu'il faut retenir, c'est que la prestation peut être faite aussi bien par les autorités locales que par l'opérateur de l'aéroport et que cela se ressent, bien entendu, directement dans les coûts que l'aéroport devra supporter et donc répercuter sur les passagers, soit directement soit par le biais des compagnies aériennes. Pour l'année 2004 par exemple, à Francfort, les coûts furent à peu près de 25 millions d'euros. Même chose à Munich : 30 millions d'euros ou à Copenhague, parce qu'on a vu que beaucoup des opérations étaient prestées directement par la direction de l'Aviation Civile avec une prise en charge des coûts par l'Etat. Par contre, pour d'autres aéroports comme les aéroports londoniens, les chiffres ne sont plus du tout les mêmes pour cette même année. En effet, le chiffre doit être multiplié par dix. Pour Aéroports de Paris, la dépense est évaluée à près de 240 millions d'euros (chiffre donné par Aéroport de Paris dans le cadre du comité de sûreté de l'ACI Europe).

Une comparaison des coûts de sûreté entre les divers aéroports européens ne peut donc avoir une quelconque validité que si ces coûts sont liés aux mêmes types d'opérations et dans le cadre d'un service presté par le même opérateur.

### Des coûts de personnel et d'assurance très importants

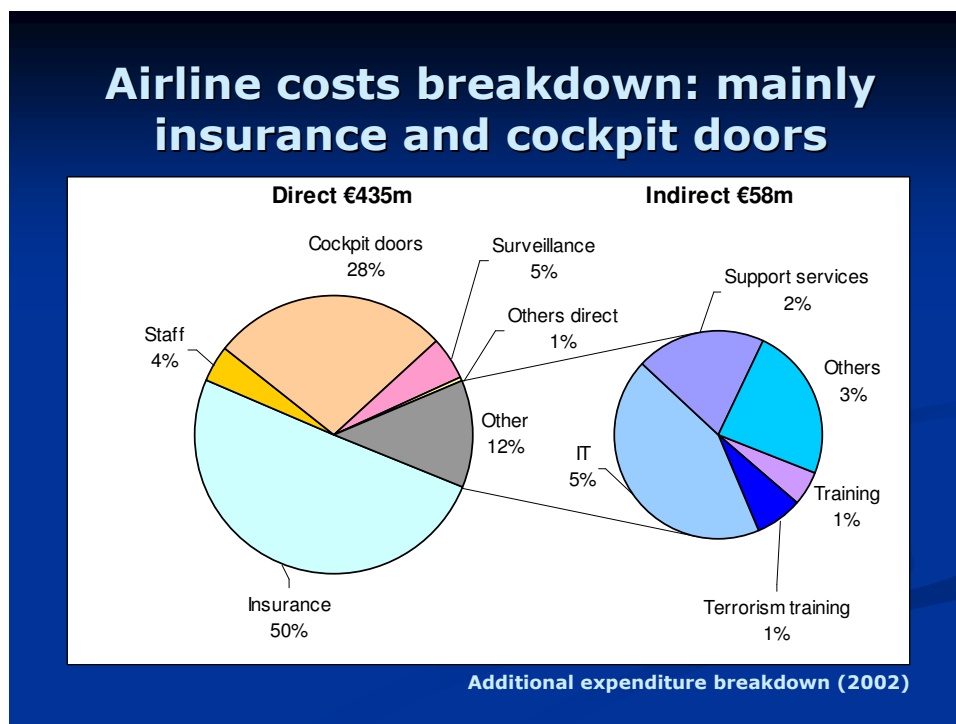
Par ailleurs, ce qui est intéressant quand nous regardons les coûts de la sûreté supportés par les aéroports, c'est de voir à la fois comment ils sont répartis et d'où ils viennent. Pour ces coûts liés aux opérations et matériels fournis par l'aéroport, les coûts reflètent pour une grande part ceux du personnel : 32%, et de la sous-traitance : 27% ; la Police venant en troisième position.



Mais nous avons vu qu'il n'y avait pas que les aéroports qui étaient impliqués dans les mesures de sûreté, les transporteurs doivent assurer eux même plusieurs types d'opérations avec les coûts que ceux-ci induisent.

En ce qui concerne les compagnies aériennes, tout d'abord les coûts apparaissent tout de suite supérieurs parce que nous ne sommes plus dans le cadre d'une évaluation sur un aéroport déterminé mais dans celle de toute une flotte et en 2002 rien que le coût de l'apprentissage « training » chez British Airways est évalué à 1,2 millions d'euros, 14 millions d'euros pour le remplacement des portes. Au niveau européen, nous sommes à plus de 1 milliard d'euros sur l'année 2002 pour les compagnies aériennes et l'on estime que sur l'ensemble des compagnies européennes on a dépassé les 2 milliards d'euros depuis l'imposition des nouvelles mesures européennes.

Il faut toutefois tenir compte du fait que ces coûts très importants, présentés de manière globale, peuvent inclure les sommes réglées aux aéroports dans le cadre de leurs prestations. Mais ce qui est intéressant, c'est surtout de voir comment ces coûts sont répartis et notamment de constater que la moitié vient des polices d'assurances.



Après le 11 septembre, les coûts de l'assurance pour les compagnies ont grimpé en flèche, et ce, pour tout le monde. Mais pour les compagnies aériennes c'est devenu un énorme problème engendrant des coûts faramineux. Le second poste est celui de la protection, du renforcement des portes de cabines.

Une petite parenthèse en matière d'assurance. Suite aux problèmes du 11 septembre, l'industrie dut faire face à une décision des assureurs d'arrêter d'assurer une partie du risque, correspondant au risque de guerre, ce qui a engendré des problèmes énormes pour tous les acteurs du transport aérien, mais également dans d'autres industries ou même des institutions comme le Parlement européen qui a d'ailleurs intenté une action devant la Cour Européenne de Justice.

Depuis quelques mois, un nouveau problème risque de semer l'émoi dans notre microcosme : les assureurs se demandent s'il ne faudrait pas arrêter de couvrir une partie des risques de guerre, celle correspondant aux « dirty bombs » -c'est-à-dire aux dommages relatifs notamment aux risques bactériologiques ou chimiques- en les excluant du champ des couvertures comme c'est déjà le cas pour le risque nucléaire. C'est un enjeu important pour les aéroports et surtout pour les compagnies aériennes en raison des obligations légales auxquelles elles doivent faire face et pour lesquelles elles ne pourront pas se couvrir.

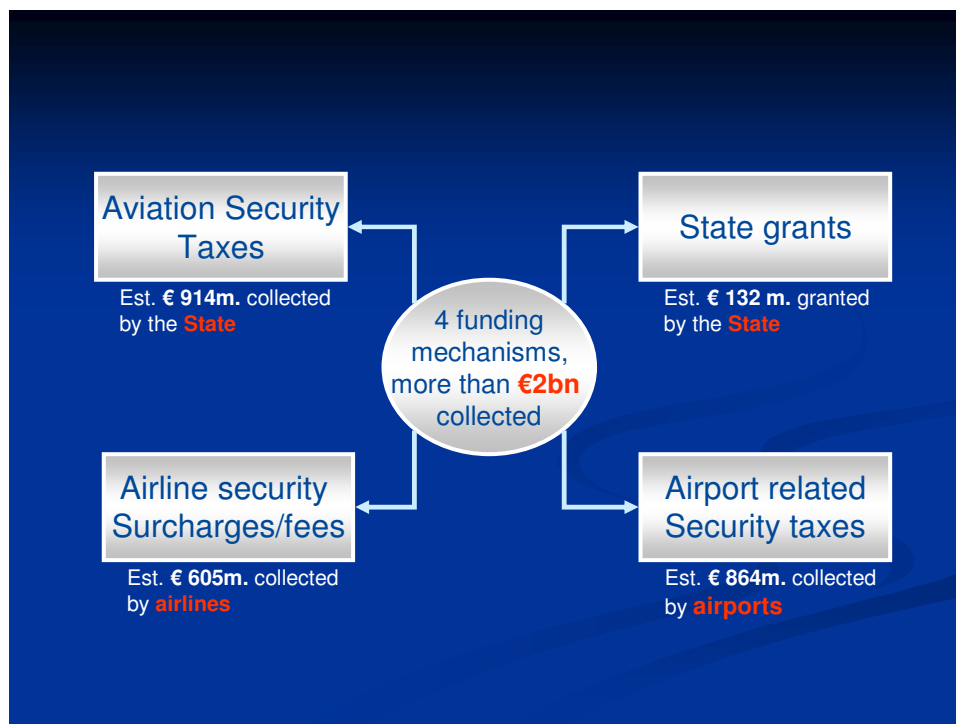
Pour l'ensemble du transport aérien, plus de 3 milliards d'euros furent dépensés en 2002, pour des mesures imposées depuis le 11 septembre.

## Une disparité en matière de recouvrement

La question est « qui paie pour quoi ? » et comment va-t-on recouvrer les coûts de sûreté ?

Quatre grands mécanismes de financement peuvent être distingués :

- soit par le biais de l'Etat qui peuvent
  - soit allouer des subventions,
  - soit collecter des taxes
- soit par le biais des acteurs du transport aérien :
  - aéroports qui perçoit des redevances
  - ou compagnies aériennes qui peuvent imposer des surcharges.



Il faut savoir qu'une étude au niveau européen se révèle assez difficile car la distinction entre charges et taxes n'est pas toujours aisée dans la pratique. Théoriquement, une charge ou redevance correspond à une prestation; la redevance aéroportuaire étant censée (notamment en droit français) couvrir un service rendu, alors que la taxe aurait plutôt vocation à entrer dans le cadre du budget général.

Toutefois, un examen au niveau européen pour établir une comparaison entre les Etats membres se révèle beaucoup plus compliqué car il existe dans certains pays des taxes qui sont en partie remboursées à l'aéroport, des charges (redevances) qui sont en partie données à l'Etat, et même des Etats où le générique « taxe » recouvre aussi bien taxe que redevance. Il est donc assez difficile de faire une comparaison entre les coûts entre les différents aéroports et surtout sur la façon dont ils sont recouverts.

A l'exemple de Francfort, le système allemand s'applique en ce sens que beaucoup d'opérations sont prestées directement par l'Aviation Civile et les coûts sont couverts en partie par une taxe de sûreté. L'opérateur aéroportuaire de son côté perçoit pour ses propres opérations une redevance aéroportuaire qui est directement incluse dans ses charges générales.

En ce qui concerne l'aéroport de Prague au contraire, la taxe dite « airport tax » est en fait perçue par l'opérateur puisque cet aéroport preste l'ensemble des services de sûreté. Cette « taxe » correspond en fait à une redevance pour service rendu. Là encore, la répartition n'est pas toujours évidente. Vous avez le cas traditionnel de l'aéroport qui perçoit sa redevance aéroportuaire, dans le cas bien souvent d'une redevance spécifique sur une ligne budgétaire spéciale. C'est le cas par exemple de l'aéroport

de Riga qui a instauré une redevance sûreté bien différenciée de l'ensemble des autres redevances. Alors que dans le cas de Malte au contraire, l'aéroport perçoit une redevance aéroportuaire non pas dans le cadre d'une ligne particulière du budget mais dans le cadre de son système général de redevances.

De leur côté, pour pouvoir recouvrer une partie de leurs coûts, les compagnies aériennes, font souvent appel aux systèmes de surcharge. Il y a dans le monde environ 143 compagnies aériennes, voire un peu plus, qui imposent des surcharges de sûreté, ce qui représente environ 47% à 50% des transporteurs de l'AEA. En général, c'est justement une partie de la redevance aéroportuaire qu'elles doivent payer à l'aéroport qui est re-transférée auprès du passager par le biais de cette surcharge, répondant ainsi à la tendance des transporteurs de faire figurer de manière différenciée tous les coûts plus ou moins indépendants de la compagnie.

Ces surcharges peuvent varier assez considérablement mais non pas en fonction de la nationalité du transporteur tout simplement parce qu'un transporteur est par essence « international » et doit intervenir dans des aéroports de plus ou moins grande importance. Mais il peut avoir des activités plus ou moins larges suivant notamment si c'est un grand transporteur avec un réseau ou s'il se réserve au contraire pour les opérations de point à point. En fin de compte, cette diversité entre les différents transporteurs aériens est tout à fait explicable. Le but est de recouvrer leurs coûts de sûreté et notamment de payer les coûts d'assurance.

### **Une différence d'approche des opérations et des coûts qui pénalise l'industrie européenne.**

Lorsque nous examinons ce qui se passe à l'extérieur de la Communauté -et notamment aux Etats-Unis- nous nous apercevons que le système relatif aux opérations et au financement de la sûreté est tout à fait différent. Ce qui est surtout remarquable, c'est que l'on assiste à des évolutions tout à fait opposées. En Europe, nous étions dans un système où la plupart de ces opérations dépendait au départ du pouvoir régalién de l'Etat et depuis quelques années une grande partie a été transférée aux différents opérateurs du secteur aérien. Aux USA, c'est l'inverse, c'est-à-dire que tout ce qui était du domaine de la sûreté et qui pendant un temps était presté par les opérateurs aéroportuaires a été re-centralisé par le TSA qui est un organisme d'Etat.

Ce qui est notamment intéressant, ce sont les différences qui existent en matière de responsabilité pour les opérations de filtrage. En effet, aux Etats-Unis c'est le TSA qui s'occupe de presque l'ensemble du filtrage, alors qu'en Europe se sont les compagnies, les aéroports, les forces de Police et les sous-traitants qui en ont la charge. De plus, c'est l'organisme d'Etat américain qui est chargé de payer pour ce qui concerne les recherches d'antériorité « background checks » ou encore les chiens renifleurs.

Certains points communs subsistent néanmoins entre les systèmes des deux continents, notamment en ce qui concerne le « Compliance Monitoring ».

Au regard de ce qui a été fait en matière de subventions, rappelons qu'au niveau des Etats, celles-ci peuvent être allouées soit par le biais de taxes en partie reversées, soit par des subventions directement accordées. Lorsque l'on regarde les subventions qui ont été allouées au TSA par le gouvernement américain, on comptabilise plus de 30 milliards de dollars entre 2002 et 2004.

### **Une multiplication effarante des mesures et des coûts**

Le système en cours en Europe est basé sur le règlement 2320 qui constitue le cadre à partir duquel d'autres règlements ont été élaborés: deux en 2003, deux en 2004. Des nouveaux qui sont déjà adoptés et d'autres arrivent.

## Current Regulation

- Regulation 622/2003 on common basic standards in aviation security
- Regulation 1486/2003 on Commission inspections
- Regulation 68/2004 on MORE common basic standards on aviation security
- Regulation 1138/2004 on critical parts of security restricted areas

## Expected Regulation

- Regulation YY/2005 on technical specifications for screening equipment
- Regulation XX/2005 on screening of vehicles
- Regulation ZZ/2005 on mechanism for assessing flights from third country airports
- Regulation XXX/2005 on cargo security
- Regulation YYY/2005 on baggage reconciliation
- Regulation XXXX/2005 on security for general aviation

etc

etc

**Where does it stop?**

Monsieur Yves Meusberger disait «qu'on allait aller vers toujours plus » mais le problème est justement : « jusqu'où va-t-on toujours plus » ? Car il y a un moment où il faudra s'arrêter : « toujours plus » veut aussi dire que l'on a pas toujours le temps de bien mettre en place ce qui vient d'être adopté, ce qui existe, avant de passer à une étape suivante. Il faut aussi pouvoir adapter nos systèmes au fur et à mesure. De plus, ce n'est pas le surcroît et la multiplication de ce genre de réglementation qui est forcément la bonne voie. Par exemple, les Israéliens font du profiling et ne prennent pas toutes ces mesures. S'il est vrai que le profiling a aussi ses limites, je ne pense pas que l'on puisse remettre en cause les systèmes de sûreté israéliens.

En conclusion, nous devons reconnaître que le monde a énormément évolué en matière de sûreté et les besoins -ou plus exactement les exigences dans ce domaine- n'ont plus rien à voir avec les obligations de notre industrie avant les événements de 2001. De plus, nous ne sommes plus à l'époque où la traversée de l'Atlantique était en soi une véritable aventure. A l'heure actuelle, le passager veut voyager sans aucun problème. Il est prêt à partir à l'autre bout du monde pour rechercher l'aventure et même parfois une aventure risquée car elle seule amènera un certain « piquant » à ses vacances, mais son voyage en avion devra quant à lui être tout à fait sûr.

Toutefois, il faut savoir qu'au niveau opérationnel, la sûreté ne pourra jamais être garantie à 100%. Autant on pourra tendre vers la perfection, autant il ne sera jamais possible de l'atteindre.

Il faudra donc faire un choix à un certain moment, parce qu'on ne peut pas multiplier les mesures à l'infini.

Il en va de même en ce qui concerne la multiplication des audits chargés de s'assurer de leur accomplissement (en faisant référence aux audits au sein de la Communauté Européenne et de la CEAC). Nos aéroports demandent à éviter une multiplication de ces audits et d'assurer une certaine cohérence. Il est aussi primordial de pouvoir en connaître les résultats ce qui est la seule façon pour l'aéroport de pouvoir s'améliorer.

Et puis surtout, il faudra faire des choix car comme toute mesure additionnelle, la sûreté à un prix et comme nous l'avons vu l'énorme diversité dans le financement de la sûreté en Europe a des conséquences non négligeables que ce soit entre les compagnies aériennes avec une distorsion dans le financement entre les compagnies, mais aussi un problème de management de l'aéroport par la multiplication des mesures et une distorsion avec les autres modes de transport (le rail ne semble pas touché par cette avalanche de mesures malgré les attentats de Madrid) et surtout une discrimination vis-à-vis des autres pays lorsque l'on se réfère aux Etats-Unis.

En tant qu'aéroports européens, nous estimons que les mesures normales de sûreté pourraient relever des acteurs du transport aérien. Leur évolution s'est jusqu'à présent passée dans le cadre programmé des recommandations de la CEAC. Nous reconnaissons également la valeur d'une réglementation d'encadrement et d'harmonisation au niveau européen. Par contre, nous estimons que les mesures additionnelles ne relèvent plus de la protection du passager mais, depuis les événements du 11 septembre, de celle du citoyen. L'avion est à ce moment là devenu une arme pour atteindre le

citoyen, l'atteinte du passager n'étant que secondaire. Dès lors, les mesures de protection relèvent de l'activité régaliennne de l'Etat et le financement de ces mesures devrait s'établir en fonction de cette activité. Bien entendu, la réticence des gouvernements est assez grande notamment en matière d'assurance et de sûreté.

Depuis quelque temps, la Commission semble plus hésitante dans son engagement supporter l'industrie du transport aérien en matière de financement des coûts de sûreté. Le retard et la valse hésitation de cette institution dans la publication de l'étude sur le financement de la sûreté en sont la preuve.

J'espère que la bataille n'est pas perdue, je veux rester optimiste et croire que nous avons encore des chances de la gagner pour une meilleure répartition des coûts de sûreté. Il en va pour une part de l'avenir de notre transport aérien et de nos compagnies européennes face à leurs concurrents.

\* \* \*

## Les incidences financières : le coût de la sûreté pour les aéroports

**Jean-Louis BLANCHOU**  
*Directeur Sûreté – ADP*

Je ne parlerai pas au titre des aéroports français mais au titre d'Aéroports de Paris, et essentiellement au titre de Charles de Gaulle et d'Orly. Par ailleurs, les réflexions et la conclusion que je vais livrer sont les miennes et non pas celles de l'entreprise à laquelle j'appartiens.

Sur le plan de la taxe d'aéroport, la problématique est un peu différente pour Aéroports de Paris. En effet, nous avons une ressource qui finance les mesures que nous mettons en place. Il faut savoir qu'Aéroports de Paris ne peut pas payer des dépenses de sûreté sur ses ressources propres, il ne peut payer des dépenses de sûreté que sur la taxe d'aéroport et si par hasard il y avait un bénéfice sur le montant de la taxe, il ne pourrait pas utiliser les sommes restantes pour faire autre chose que de la sûreté.

La taxe d'aéroport a été mise en place en 1999, elle est instituée par la loi de finance. Les textes prévoient que les taxes d'aéroport sont utilisées pour le financement : de la sûreté, des services d'incendies et de sauvetages, de la prévention du péril aviaire et d'un certain nombre de mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux. Si l'on regarde l'évolution des choses on constate, compte tenu du nombre de mesures nouvelles qu'il a fallu prendre ou renforcer, que le coût de la sûreté a pris une part de plus en plus prépondérante dans ce que représente le produit de la taxe.

Le niveau de la taxe est déterminé chaque année par décret du gouvernement, dans une fourchette fixée par le Parlement. Le niveau de cette taxe n'est pas le même pour Aéroports de Paris et pour les autres aéroports français, et l'évolution du montant de la taxe pour Aéroports de Paris s'est caractérisée par une forte croissance de 1999 à 2004, qui recouvre une fracture en 2003 par rapport à 2002 et une stabilisation entre 2003/2004 avec une augmentation de 1.9%.

Si l'on appliquait, simplement à titre de comparaison, ce taux de 2% d'augmentation pour l'année 2005, on obtiendrait un niveau de taxe à 8.35% ; 8.40% c'est-à-dire encore à l'intérieur de la fourchette autorisée par le Parlement puisque le montant supérieur qu'on ne peut dépasser est actuellement de 8.50%.

Cette fourchette de 1999 à 2004 n'a été revue qu'une seule fois en 2003 et le plafond est passé de 4.70% à 8.50% pour les aéroports de la classe à laquelle appartient Aéroports de Paris.

En décembre 2001, un rapport préconisait la limitation de l'évolution de la taxe, estimant qu'une taxe de 3.90 euros suffirait à couvrir les dépenses de 2002 et prévoyant un taux inchangé jusqu'en 2007. Notons que les prévisions ne sont pas faciles à faire. Malgré l'augmentation des mesures il n'était pas prévu l'augmentation des coûts au niveau où on les a constatés.

L'évolution de 2003 / 2004 s'est révélée tout à fait insuffisante puisqu'au titre de l'année 2003, l'Etat s'est trouvé devoir à Aéroports de Paris une somme qui avoisine les 50 millions d'euros.

Aujourd'hui l'objectif des Pouvoirs Publics est de confirmer la stabilisation au niveau de la taxe, voir de la diminuer. Il y a une volonté politique assez forte. En 2005 la taxe sera inférieure à 8 euros ; en prenant ainsi le risque de peut-être constater qu'en 2006 il faudra remonter au dessus des 8 euros, afin de compenser d'éventuels déficits accumulés en 2005. A ce niveau là, il n'est pas certain qu'on soit capable de mettre en œuvre les mesures demandées dans l'enveloppe globale qui sera allouée.

Pour un aéroport, en matière de sûreté la taxe couvre les dépenses d'investissement : achats de machines, travaux nécessaires pour faire entrer les équipements de contrôle, travaux de conformité... Le mécanisme est tel que l'aéroport investi et réintègre, sur la période d'amortissement, des coûts qui comprennent la part de rémunération du capital investi, telle qu'elle est acceptée par l'Etat. Donc, amortissement et rémunération du capital sont réintégré dans le fonctionnement. Le fonctionnement comprend, outre cet aspect, le coût de la sous-traitance, la maintenance, les frais directs des personnels affectés dans l'entreprise et les frais de gestion supportés par l'entreprise pour faire fonctionner la sûreté.

Mon point de vue concernant les problèmes posés par ce dispositif : Tout d'abord, il n'est pas toujours très clair de savoir ce qui relève de la taxe selon les projets et les dépenses. Les projets sont-ils éligibles ou non, il est des équipements qui peuvent servir à plusieurs usages ; qu'est-ce que l'on impute sur la taxe ? Qu'est-ce que l'on impute sur les dépenses normales de l'entreprise ? Par ailleurs il est nécessaire, pour imputer ces dépenses, d'avoir une comptabilité analytique extrêmement fine, ce qui n'a pas toujours été évident... et on voit bien que l'Etat a été tenté

d'utiliser le produit de la taxe pour couvrir des mesures qui ne sont absolument pas prévues dans la réglementation de sûreté mais qui correspondent à des besoins, politiques par exemple, de montrer que l'on fait quelque chose : mesures prises contre les tirs de roquettes ou de missiles...

La taxe ne couvre pas tous les coûts supportés par les opérateurs et en particulier les coûts d'investissement. Les mesures de sûreté lorsqu'elles sont mises en place dans un aéroport, mangent et consomment énormément de surface. On considère que la mise en place de ces mesures, que ce soit en zone de tri bagages ou en zone de transit de passagers, induit un surcoût de l'ordre de 25% à 30% dans les investissements. Qu'il y ait une consommation de 15 à 20% de surfaces qui pourraient avoir une utilisation autre avec, par exemple, la mise en place de boutiques supplémentaires : cela génère des pertes de ressources.

La fixation du niveau de la taxe résulte d'une négociation annuelle avec les Ministères, mais à ce jour les compagnies ne savent pas combien elles vont devoir indiquer sur les billets et faire payer par les passagers au titre de la taxe de sûreté pour 2005. Donc, on observe bien quel type de dysfonctionnement on peut produire. Dans l'entreprise l'impact de la taxe est loin d'être neutre, les investissements sont récupérés mais l'aéroport doit avant tout avancer les sommes à investir, cela obère la capacité d'autofinancement et dégrade les ratios auxquels nous sommes attentifs, par ailleurs cela vient en concurrence avec des investissements qui eux seraient productifs.

Sur le plan de la dépense, aujourd'hui les coûts de sûreté représentent à peu près 88% de l'emploi de la taxe d'aéroport. Si l'on regarde les coûts d'investissement, on observe une accélération très forte en 2002 : 100 millions d'euros dépensés, ce qui correspond à la mise en œuvre du contrôle de bagages de soutes à 100%, c'est-à-dire l'achat et la mise en place de la centaine de PEDS (machines de premier niveau) et de la trentaine de tomographes qui ont dû être acquis.

Pour l'avenir, Aéroports de Paris aura à priori en 2005, 55 millions d'euros pour couvrir les dépenses d'investissements sûreté. Sans connaître le montant exact de la taxe, Aéroports de Paris a quand même fait son budget et pour les années suivantes nous estimons que l'idéal serait d'avoir sur les trois ans un peu plus de 60 millions d'euros par an pour les investissements liés à l'augmentation de capacité, pour les investissements liés à la mise en conformité réglementaire sans parler des investissements qui pourraient être faits pour économiser des frais de fonctionnement,

c'est-à-dire remplacer des hommes par des machines ou intégrer les machines qui nécessiteraient moins de manutentionnaires par exemple.

Les dépenses de fonctionnement ont augmenté de façon spectaculaire après le 11 septembre et cela est dû essentiellement à l'augmentation très forte du nombre d'agents de sûreté qui ont été mis sur le terrain, que ce soit des sous-traitants ou des agents d'Aéroports de Paris. Nous sommes passés d'un peu moins de 2000 agents de sûreté employés par des sous-traitants avant 2001 à un peu plus de 4000 aujourd'hui. Néanmoins les efforts de rationalisation que nous sommes en train de mettre en place, devraient permettre en intégrant les équipements par exemple, de freiner un peu les augmentations des coûts de personnel. Mais à contrario, nous savons que nous ne sommes pas encore parfaitement en conformité sur un certain nombre de sujets qui sont d'ailleurs relevés par des auditeurs extérieurs... On doit pouvoir faire mieux sur les palpations, l'inspection filtrage des personnels et des véhicules qui accèdent à la zone réservée... Et tout cela va évidemment avoir un coût. Donc, malgré les efforts de rationalisation, je ne vois pas comment nous pourrions parier sur une diminution des dépenses de fonctionnement.

Ces dépenses de fonctionnement se répartissent par type de mission : inspection filtrage des bagages de soutes, des passagers et des bagages de cabines...

L'inspection filtrage des bagages de soute est en train de diminuer du fait de la diminution du nombre de manutentionnaires et d'agents affectés à cette tâche et du fait également d'une opération qui a été supprimée, entre l'année dernière et cette année, qui était le stickage - plombage des bagages pour vérifier qu'ils étaient effectivement passés dans les appareils. Maintenant que les appareils sont intégrés dans la plupart des terminaux, cette opération a été supprimée.

Par nature de coût, la part de la sous-traitance, est quand même la plus importante. Pour le reste, la maintenance va avoir tendance à augmenter ainsi que les amortissements, puisque l'effort d'équipement est derrière nous ; donc maintenant, il faut amortir. Pour cela, on a mis en place, une politique tentant à assurer une meilleure maîtrise des dépenses.

Je voudrais maintenant juste poser quelques questions de manière à alimenter la réflexion.

D'abord, est ce que cela sert à quelque chose, sachant qu'il y a un certain nombre de gens qui pensent qu'on en fait trop et d'autres qui pensent qu'on ne fait pas ce qu'il faudrait ? Pour ma part, j'ai une réponse assez simpliste : Il y a des règles, y compris internationales, et notre premier devoir c'est de les mettre en

application. Pour ce qui est des règles nationales ou communautaires, on peut espérer, en ayant des échanges fréquents, convaincre, expliquer et peser sur les évolutions, mais il faut bien sûr respecter les règles.

Deuxièmement, qui doit payer ? On voit bien, qu'il y a en fait deux possibilités : c'est l'Etat ou le passager. On peut dire c'est l'aéroport, la compagnie, les opérateurs etc... De toute façon, in fine, c'est le consommateur. Donc, c'est celui qui envoie des colis ou qui voyage par avion. La position de certains représentants des aéroports européens est très claire : c'est l'Etat, puisque le terrorisme est un problème d'Etat, que finalement lorsque des terroristes s'attaquent à un avion, ils s'attaquent à la politique d'un gouvernement, à un drapeau, à un symbole, donc c'est l'Etat.

L'entreprise pourrait aussi supporter sur ses ressources propres une partie du coût de la sûreté. Il y a des tas d'entreprises, quels que soient les secteurs, qui payent pour leur sûreté, leur sécurité et pour celle de leur personnel et de leurs installations. Il me semble que, quand on met en place des clôtures périmétriques, quand on fait du contrôle d'accès, quelque part, on préserve notre outil de travail et, même si c'est pas trop dans l'air du temps, je considère que, en tant qu'entreprise, on devrait contribuer au coût de la sûreté.

Est-ce que la taxe a vocation à durer ? Est-ce qu'un jour, on peut imaginer que ce soit une redevance ? Il y a une réflexion qui est menée à la Direction Générale de l'Aviation Civile sur le sujet, considérant que la taxe n'est pas un système très vertueux, puisqu'on dépense l'argent pour la somme qu'on nous donne, et donc, on nous dit "vous n'êtes pas tentés de faire des efforts de rationalisation ! En même temps, je soupçonne quelque peu la DGAC de vouloir se débarrasser de ce problème de la taxe, qui lui pose un tas de difficultés de négociations, de discussions, de contrôles et éventuellement de contentieux.

Quel niveau ? Je ne prendrai pas position là dessus mais je donnerai simplement un élément de réflexion : On me dit : "Attention, la taxe coûte cher, elle dissuade le passager de prendre l'avion et quand on est en concurrence avec d'autres modes de transport, c'est très important". C'est vrai, qu'entre 0 et 8 euros sur un Paris/Marseille, cela veut dire entre 0 et 16 euros l'aller-retour, on voit bien que par rapport à certains tarifs ça peut peser très lourd en terme de choix. En revanche, sur un Paris Pékin c'est moins sensible, et puis le problème, c'est que la question ne se posera pas de savoir si c'est 0 ou 8.20 ou 8.50 euros.

La question qui se posera, c'est de savoir si c'est 8,20 euros comme l'année dernière, ou 7,90 ou 8 euros pour l'année prochaine.

Si je ne suis pas certain que 30 centimes d'euros ait un effet très net et précis pour un passager sur les choix du mode de transport sur un Paris Marseille, il faut savoir que trente centimes d'euros sur un billet représentent 10 millions d'euros de recettes pour l'opérateur que nous sommes avec lesquels on achète dix tomographes et on emploie des dizaines d'opérateurs.

C'est évidemment très important et quand on souhaite se mettre en conformité avec les règles qui nous sont imposées, on compte nos sous. Pour le passager, honnêtement, si quelqu'un dispose d'une étude économétrique précise pour me dire combien de passagers, si on diminue de 30 centimes la taxe d'aéroport, on va ramener sur l'avion et prélever sur le TGV : je suis preneur !

**CODE DE L'AVIATION CIVILE  
- Partie Réglementaire -  
(Extraits)****Article R 213-1**

La police de la conservation et la police de l'exploitation des aérodromes et des installations à usage aéronautique mentionnées à l'article L. 213-1 sont exercées dans les conditions définies par le présent chapitre.

Les exploitants d'aérodromes, les entreprises de transport aérien, les entreprises qui leur sont liées par un contrat de louage de services visé au deuxième alinéa de l'article L. 282-8 et les autres personnes autorisées à occuper ou utiliser la zone réservée définie à l'article R. 213-2 sont tenus de respecter les mesures édictées en vue de prévenir toute intervention illicite pouvant compromettre la sûreté des vols et des personnes. Ils tiennent à jour pour chaque aérodrome où ils exercent leur activité un programme de sûreté qui comprend obligatoirement la description de leur activité et de l'organisation qu'ils adoptent pour satisfaire à leurs obligations en matière de sûreté et assurer la qualité des mesures qui leur incombent, ainsi que des modalités de recours à la sous-traitance.

Les employeurs ne peuvent faire exécuter les tâches concourant à la mise en oeuvre de ces mesures en zone réservée que par des personnes ayant bénéficié de formations initiales et continues et d'entraînements périodiques qu'ils leur dispensent. Ces formations et ces entraînements portent sur les principes généraux de sûreté et les techniques de prévention contre l'introduction de substances et objets illicites dans la zone réservée.

Sans préjudice des pouvoirs dévolus aux préfets par l'article L. 213-2 du présent code, les mesures mentionnées au deuxième alinéa ci-dessus font l'objet d'arrêtés pris :

- par le ministre chargé des transports en ce qui concerne les conditions techniques relatives aux infrastructures et matériels ;

- conjointement par les ministres chargés des transports, de la défense, de l'intérieur et des douanes, pour les autres dispositions, notamment en ce qui concerne les procédures, dans le respect des dispositions de l'article L. 282-8.

Les dispositions de ces arrêtés peuvent être communes à plusieurs aérodromes ou différentes selon le trafic des plates-formes, la destination des vols ou l'existence de circonstances spécifiques locales au regard des objectifs de sûreté des vols et des personnes.

Le ministre chargé des transports prend les mesures urgentes rendues nécessaires par une situation particulière mettant en cause la sûreté des vols et des personnes.

Les infractions aux arrêtés et mesures pris en application du présent article sont passibles des sanctions prévues à l'article R. 217-1.

**Article R 213-10**

I. - L'employeur des personnes visées aux articles R. 213-1 (3e alinéa), R. 282-6, R. 321-6, R. 321-8 et R. 321-10 s'assure des compétences de son personnel dans le domaine de la sûreté du transport aérien requises pour l'exercice des tâches qui lui sont confiées.

A cette fin, il met en oeuvre un plan destiné à dispenser au personnel concerné les formations initiales et continues ainsi que les entraînements périodiques prévus par les articles susmentionnés. Ce plan et ses mises à jour sont tenus à disposition des services compétents de l'Etat. L'employeur atteste par écrit de la participation de chacun des personnels et, le cas échéant, des personnels

intérimaires à ces formations et à ces entraînements. Il présente les attestations aux services compétents de l'Etat. Ces entraînements et formations sont dispensés par des entreprises ou organismes liés par une convention avec l'Etat.

II. - Le plan comprend notamment :

-a) L'identification des structures et des personnes qui, au sein de l'entreprise ou de l'organisme, sont chargées de l'élaboration du plan, de son suivi et de sa mise en oeuvre ;

-b) Les références et qualifications professionnelles dans le domaine de la sûreté du transport aérien et en matière de pédagogie des personnes dispensant les formations et les entraînements ;

-c) La description des moyens pédagogiques et techniques utilisés, les programmes des formations initiales et continues et des entraînements périodiques selon les fonctions exercées par le personnel, répondant aux conditions fixées dans les articles R. 213-11 et R. 213-12 ;

-d) Les modalités d'évaluation collective des formations et des entraînements et les situations dans lesquelles des formations et des entraînements complémentaires sont dispensés.

Toutefois le plan des entreprises unipersonnelles sera limité à la liste et au programme des formations suivies et, pour chaque formation, aux références et qualifications professionnelles dans le domaine de la sûreté du transport aérien et en matière de pédagogie des personnes dispensant les formations et les entraînements.

III. - Un arrêté du ministre chargé des transports précise :

-a) Les informations figurant dans le plan, ainsi que sa structure type ;

-b) Les références et les qualifications professionnelles minimales des personnels dispensant les formations et les entraînements ;

-c) Les informations figurant dans les attestations ;

-d) Les conditions que doivent respecter les entreprises ou organismes assurant les formations et entraînements.

**Article R 213-11**

Sans préjudice des diplômes ou qualifications éventuellement exigés de toute personne employée pour participer à une activité de sécurité privée, les formations initiales et continues ainsi que les entraînements périodiques que reçoivent les agents mentionnés aux articles R. 282-6 et R. 321-10 répondent à des objectifs pédagogiques et respectent des durées minimales définies par un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'intérieur, de la défense et des douanes prenant en compte les visites ou les vérifications spéciales devant être exercées et les dispositifs techniques de contrôle utilisés. Les objectifs pédagogiques fixent les notions, les situations, les techniques et les procédures que l'agent doit maîtriser à l'issue de chaque formation ou entraînement.

**Article R 213-12**

Les formations initiales et continues ainsi que les entraînements périodiques que reçoivent les personnes mentionnées aux articles R. 213-1 (3e alinéa), R. 321-6 et R. 321-8 répondent à des objectifs pédagogiques et respectent des durées minimales définies par un arrêté du ministre chargé des transports, compte tenu des fonctions devant être exercées et des compétences techniques exigées. Les objectifs pédagogiques fixent les notions, les situations, les techniques et les procédures que la personne doit maîtriser à l'issue de chaque formation ou entraînement. Le contenu de ces formations peut être

différent selon le trafic des plates-formes ou l'existence de circonstances spécifiques locales au regard des objectifs de sûreté des vols et des personnes.

#### **Article R 213-13**

La demande d'agrément en qualité d'"établissement connu" porte sur chaque établissement du demandeur implanté à l'extérieur d'une zone réservée d'un aérodrome.

Elle doit comporter :

- a) Un programme de sûreté respectant les dispositions d'un arrêté du ministre de l'intérieur, du ministre de la défense, du ministre chargé des douanes et du ministre chargé des transports ;
- b) Un rapport d'évaluation établi depuis moins d'un mois par l'organisme technique habilité visé au troisième alinéa de l'article L. 213-4.

Le programme de sûreté comprend obligatoirement la description de l'activité et de l'organisation de l'établissement, des modalités de recours à des sous-traitants, des contrôles appliqués à ceux-ci, ainsi que des dispositions prises en application des points a, b, c et d de l'article R. 213-15.

L'agrément est délivré, pour une durée de cinq ans, par le préfet du lieu de l'établissement.

#### **Article R 213-14**

L'agrément prévu à l'article L. 213-4 est retiré par le préfet qui l'a délivré ou par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome sur lequel le titulaire de l'agrément exerce son activité, lorsque des manquements aux dispositions du présent code sont constatés. Le titulaire de l'agrément est préalablement avisé de la mesure envisagée et dispose d'un délai d'un mois pour présenter ses observations.

En cas d'urgence, l'une ou l'autre des autorités administratives précitées peut prononcer la suspension de l'agrément pour une durée maximale de deux mois, par décision motivée. La notification de la mesure de suspension au titulaire de l'agrément indique également si une mesure de retrait est envisagée.

#### **Article R 213-15**

L'"établissement connu" est tenu :

- a) De sécuriser les endroits utilisés pour préparer les biens et produits destinés à être utilisés à bord des aéronefs ;
- b) De faire exécuter la préparation et la manipulation de ces biens et produits par des personnes dont il tient à jour la liste nominative ayant reçu une formation initiale et continue de sûreté portant sur les principes généraux de sûreté et les techniques de prévention contre l'introduction de substances et objets illicites dans les biens et produits pendant les phases de conditionnement, de transport, de manutention et de stockage ;
- c) De mettre en oeuvre des mesures appropriées pendant la préparation et le conditionnement des biens et produits dans le but de s'assurer que les biens et produits ne compromettent pas la sûreté des vols ;
- d) De protéger les biens et produits contre l'introduction de substances et objets illicites pouvant compromettre la sûreté des vols, pendant leur stockage et leur acheminement jusqu'à la zone réservée ;
- e) De fournir au préfet ayant délivré l'agrément, chaque année au plus tard à la date anniversaire de la délivrance de l'agrément, un rapport d'évaluation établi depuis moins d'un mois par l'organisme technique habilité en application de l'article L. 213-4 ;
- f) De s'assurer du respect par les sous-traitants des dispositions du programme de sûreté mentionnées au cinquième alinéa de l'article R. 213-13.

Un arrêté du ministre chargé des transports fixe les modalités d'application du présent article.

#### **Article R 213-16**

I. - La demande présentée par un organisme technique en vue d'obtenir l'habilitation visée au troisième alinéa de l'article L. 213-4 et au onzième alinéa de l'article L. 321-7 pour vérifier que les entreprises ou organismes respectent les conditions de délivrance de l'agrément en qualité d'"établissement connu" ou de "chargeur connu" doit comporter :

- a) La structure de l'entreprise ou de l'organisme ;
- b) La liste des personnes de l'organisme chargées de conduire les évaluations ;
- c) Les dispositions prises en application du III.

II. - L'habilitation est délivrée pour une durée de cinq ans par le ministre chargé des transports.

L'habilitation est retirée par le ministre chargé des transports lorsque des manquements aux dispositions du présent code sont constatés. Le titulaire de l'habilitation est préalablement avisé de la mesure envisagée et dispose d'un délai d'un mois pour présenter ses observations.

En cas d'urgence, le ministre chargé des transports peut prononcer la suspension de l'habilitation pour une durée maximale de deux mois, par décision motivée. La notification de la mesure de suspension au titulaire de l'habilitation indique également si une mesure de retrait est envisagée.

III. - L'organisme technique s'assure que la personne chargée de conduire les évaluations :

- a) Est en possession d'une habilitation lui permettant d'accéder aux informations classées "confidentiel défense" ;
- b) A reçu une formation initiale portant sur la méthodologie et les techniques d'évaluation, les principes généraux de la sûreté et les techniques de prévention contre l'introduction de substances et objets illicites dans les marchandises, les biens et les produits pendant les phases de conditionnement, de transport, de manutention et de stockage ;
- c) Lorsqu'elle réalise une évaluation après la date du premier anniversaire de sa formation initiale, a assisté dans les douze derniers mois :
  - à une séance d'information sur la réglementation et sur l'évolution des techniques de sécurisation, si elle a réalisé une évaluation dans les douze derniers mois ;
  - à un stage de formation continue, si elle n'a pas réalisé une évaluation dans les douze derniers mois.

IV. - Un arrêté du ministre chargé des transports fixe les modalités d'application du présent article, et notamment :

- a) La méthode type d'évaluation, le guide de l'évaluateur ainsi que le modèle de rapport d'évaluation ;
- b) Les objectifs pédagogiques de la formation initiale et du stage de formation continue ainsi que la durée minimale de ces formations ;
- c) Les limitations de prestations autres que l'évaluation que les organismes techniques habilités peuvent effectuer au profit des "établissements connus" ou des "chargeurs connus" qu'ils ont évalués.

V. - Les dépenses afférentes aux évaluations effectuées par les organismes techniques habilités sont à la charge des entreprises ou organismes possédant ou sollicitant l'agrément d'"établissement connu" ou de "chargeur connu".

#### **Article R 321-1**

L'action en responsabilité contre le transporteur aérien de marchandises prévue à l'article L. 321-5 doit être portée au choix du demandeur soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

#### **Article R 321-2**

Les procédures de sûreté visées à l'article L. 321-7 sont applicables aux expéditions de fret ou de colis postaux destinés à être chargés à bord des aéronefs.

#### **Article R 321-3**

Une demande d'agrément en qualité d'"agent habilité" est présentée pour chaque établissement que le demandeur souhaite faire agréer. Elle doit comporter un programme de sûreté du fret aérien.

Le programme de sûreté comprend obligatoirement la description de l'activité et de l'organisation de l'établissement, des modalités de recours à des sous-traitants, des contrôles appliqués à ceux-ci ainsi que des dispositions prises en application des articles R. 321-6, R. 321-7 et R. 321-10.

L'agrément est délivré pour une durée de cinq ans par le préfet du lieu de l'établissement. A Paris, la compétence appartient au préfet de police.

#### **Article R 321-4**

La demande d'agrément en qualité de "chargeur connu" porte sur chaque établissement du demandeur. Elle doit comporter :

- a) Un programme de sûreté du fret aérien ;
- b) Un rapport d'évaluation établi depuis moins d'un mois par l'organisme technique habilité visé au onzième alinéa de l'article L. 321-7.
- c) Le programme de sûreté comprend obligatoirement la description de l'activité et de l'organisation de l'établissement, des modalités de recours à des sous-traitants, des contrôles appliqués à ceux-ci ainsi que des dispositions prises en application des points a, b, c, d et e de l'article R. 321-12.
- d) L'agrément est délivré pour une durée de cinq ans par le préfet du lieu de l'établissement. A Paris, la compétence appartient au préfet de police.

#### **Article R 321-5**

L'agrément en qualité d'"agent habilité" ou de "chargeur connu" prévu à l'article L. 321-7 est retiré par le préfet qui l'a délivré ou par le préfet compétent sur l'aérodrome lorsque des manquements aux dispositions du présent code sont constatés. Le titulaire de l'agrément est préalablement avisé de la mesure envisagée et dispose d'un délai d'un mois pour présenter ses observations.

En cas d'urgence, l'une ou l'autre des autorités administratives précitées peut prononcer la suspension de l'agrément pour une durée maximale de deux mois, par décision motivée. La notification de la mesure de suspension au titulaire de l'agrément indique également qu'une mesure de retrait est envisagée.

#### **Article R 321-6**

L'"agent habilité" est tenu :

- a) De s'assurer que les expéditions qui lui sont remises ne sont accessibles qu'au personnel autorisé par lui, depuis leur réception jusqu'à leur livraison au transporteur aérien ou à son représentant ;
- b) D'effectuer ou de faire effectuer la réception, la manutention, la surveillance du fret et la livraison au transporteur aérien ou à son représentant par des personnes ayant reçu une formation initiale et continue de

sûreté portant sur les principes généraux de sûreté et les techniques de prévention contre l'introduction de substances et objets illicites dans les marchandises pendant les phases de transport, de manutention et de stockage ;

c) Lorsqu'il assure l'acheminement des expéditions qui lui sont confiées par un "chargeur connu" ou un autre "agent habilité", de les protéger contre l'introduction de substances et objets illicites pouvant compromettre la sûreté des vols ;

d) De s'assurer du respect par les sous-traitants des dispositions du programme de sûreté mentionnées au deuxième alinéa de l'article R. 221-3.

#### **Article R 321-7**

I.- Pour chaque expédition qui lui est confiée, l'"agent habilité" doit :

- enregistrer l'identité et l'adresse du déposant et de l'expéditeur ;
- vérifier l'intégrité de l'emballage ;
- établir l'état descriptif de l'expédition qui en est dépourvue ;
- vérifier que l'expédition est conforme à son état descriptif ;
- établir le certificat de sûreté de l'expédition qui en est dépourvue ;
- porter sur le certificat de sûreté accompagnant l'expédition la mention des opérations qu'il effectue en application des dispositions du présent article ;
- remettre l'expédition accompagnée de son certificat de sûreté ;
- conserver pendant au moins trois mois l'identité et l'adresse du déposant, de l'expéditeur ainsi qu'une copie du certificat de sûreté.

II.- L'"agent habilité" peut livrer une expédition au transporteur aérien ou à son représentant, sans effectuer d'autres vérifications sur l'expédition, si l'état de l'emballage ne révèle pas d'anomalie et si les documents accompagnant l'expédition, notamment le certificat de sûreté lorsqu'il a été établi, lui permettent d'établir qu'elle entre dans l'un des cas suivants :

- a) L'expédition provient d'un Etat mettant en oeuvre un programme similaire de la sûreté du fret aérien et est apte au transport aérien en application de ce programme ;
- b) L'expédition est remise par un autre "agent habilité" qui l'a déclarée apte au transport aérien en application des dispositions du présent article ;
- c) L'expédition est remise par un "chargeur connu" qui l'a déclarée apte au transport aérien en application des dispositions de l'article R. 321-12.

III.- L'"agent habilité" peut également livrer une expédition au transporteur aérien ou à son représentant, sans effectuer d'autres vérifications sur l'expédition, si l'état de l'emballage ne révèle pas d'anomalie et s'il la déclare apte au transport aérien en application des exemptions prévues à l'article R. 321-11.

IV.- Dans tous les autres cas que ceux visés au II et au III, l'"agent habilité" ne peut livrer une expédition au transporteur aérien ou à son représentant qu'après avoir procédé à des vérifications spéciales, selon les modalités prévues par l'article R. 321-10, et, le cas échéant, selon les procédures particulières prévues à l'article R. 321-11. L'expédition pour laquelle il n'a pas pu établir l'aptitude au transport aérien est tenue à la disposition de celui qui en est à l'origine. Elle peut être remise à un autre "agent habilité" ou à un transporteur aérien aux fins de sécurisation.

### **Article R 321-8**

Le transporteur aérien est tenu :

- a) De s'assurer que les expéditions qui lui sont remises ne sont accessibles qu'aux personnes autorisées par lui, depuis leur réception jusqu'à leur embarquement ;
- b) D'effectuer ou de faire effectuer la réception, la manutention, la surveillance et le transport du fret par des personnes ayant reçu une formation initiale et continue de sûreté portant sur les principes généraux de sûreté et les techniques de prévention contre l'introduction de substances et objets illicites dans les marchandises pendant les phases de transport, de manutention et de stockage.

### **Article R 321-9**

I.- Pour chaque expédition qui lui est confiée, le transporteur aérien doit :

- établir l'état descriptif de l'expédition qui en est dépourvue ;
- établir le certificat de sûreté de l'expédition qui en est dépourvue ;
- porter sur le certificat de sûreté la mention des opérations qu'il effectue en application des dispositions du présent article ;
- et conserver pendant au moins trois mois une copie de ce certificat.

II.- Le transporteur aérien peut embarquer à bord des aéronefs qu'il exploite l'expédition dont l'état de l'emballage ne révèle pas d'anomalie et dont les documents l'accompagnant lui permettent d'établir qu'elle entre dans l'un des cas suivants :

- a) L'expédition provient d'un Etat mettant en oeuvre un programme similaire de la sûreté du fret aérien et est apte au transport aérien en application de ce programme ;
- b) L'expédition est en transit en provenance d'un autre Etat et le transporteur aérien a appliqué au départ des mesures de sûreté équivalentes à celles prévues au présent chapitre ;
- c) L'expédition est remise par un "agent habilité" qui l'a déclarée apte au transport aérien en application des dispositions de l'article R. 321-7.

Le transporteur aérien peut également embarquer à bord des aéronefs qu'il exploite l'expédition pour laquelle il a au préalable établi l'aptitude au transport aérien en ayant effectué une visite de sûreté selon les modalités prévues à l'article R. 321-10 ou en application des règles particulières ou des exemptions prévues à l'article R. 321-11.

Dans les autres cas, le transporteur aérien n'embarque pas l'expédition à bord de ses aéronefs.

III.- Les dispositions du présent article ne font pas obstacle aux contrôles qui peuvent être imposés sur certains vols ou dans certaines circonstances, en application de l'article L. 282-8.

### **Article R 321-10**

Les vérifications spéciales et les visites de sûreté qu'effectuent respectivement les "agents habilités" et les transporteurs aériens dans le but de s'assurer que l'expédition est apte au transport aérien consistent à soumettre les colis à tout dispositif de contrôle qui répond à des conditions fixées par arrêté du ministre chargé des transports, dans les limites d'emploi du dispositif précisé par cet arrêté. Les modalités techniques de ces vérifications spéciales et visites de sûreté ainsi que celles du contrôle de la concordance entre l'expédition et son état descriptif sont fixées par arrêté du ministre de l'intérieur, du ministre de la défense, du ministre chargé des douanes et du ministre chargé des transports.

Les colis qui ne peuvent pas faire l'objet d'une vérification spéciale ou d'une visite de sûreté après leur conditionnement, du fait de leurs caractéristiques, font l'objet d'une ouverture diligentée par le chargeur, s'il n'est pas "chargeur connu" pour permettre à la compagnie aérienne ou à l'"agent habilité" de mettre en oeuvre un dispositif technique de contrôle approprié en vue de procéder à la vérification spéciale ou à la visite de sûreté. Les vérifications spéciales et les visites de sûreté ne peuvent être confiées qu'à des agents personnellement affectés à ces tâches et dont la liste nominative est tenue à jour par l'employeur. L'employeur dispense à ces personnes une formation initiale et une formation continue portant sur les principes généraux de sûreté et l'utilisation des dispositifs techniques de contrôle ainsi que des entraînements périodiques à la détection des objets et substances illicites. L'employeur ne peut faire exécuter ces tâches que par des personnes ayant bénéficié de ces formations et de ces entraînements.

L'employeur se conforme à un niveau de performance en matière de détection des objets et substances illicites. Il procède à des tests de performance en situation opérationnelle. La compagnie aérienne ou l'"agent habilité", lorsqu'il recourt à un contrat de louage de services, certifie le résultat de ces tests. Il communique le résultat de ces tests aux services compétents de l'Etat. Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'intérieur, de la défense et des douanes définit les modalités de ces tests et le niveau de performance requis.

### **Article R 321-11**

Les règles particulières ou les exemptions de procédures de sûreté applicables au fret postal, aux colis postaux, aux correspondances et au transport de la presse sont fixées par le ministre chargé des transports et le ministre chargé des postes en fonction des caractéristiques des expéditions, notamment de la taille et du poids, ainsi que des risques encourus.

### **Article R 321-12**

Le "chargeur connu" est tenu :

- a) De sécuriser les endroits utilisés pour préparer les expéditions de fret aérien ou de colis postaux ;
- b) D'exécuter ou de faire exécuter la préparation et la manipulation des expéditions par des personnes dont il tient à jour la liste nominative, ayant reçu une formation initiale et continue de sûreté portant sur les principes généraux de sûreté et les techniques de prévention contre l'introduction de substances et objets illicites dans les marchandises pendant les phases de conditionnement, de transport, de manutention et de stockage ;
- c) De mettre en oeuvre des mesures appropriées pendant la préparation et le conditionnement des expéditions dans le but de s'assurer que les expéditions ne compromettent pas la sûreté des vols ;
- d) De protéger les expéditions contre l'introduction de substances et objets illicites pouvant compromettre la sûreté des vols, pendant leur stockage et, s'il en a la maîtrise, pendant leur acheminement jusqu'à un "agent habilité" ;
- e) D'établir, pour les seules expéditions aptes au transport aérien qui ne peuvent pas faire l'objet de contrôle après leur conditionnement du fait de leurs caractéristiques, un "certificat de sûreté" sur lequel il fait porter la mention des opérations effectuées en application des dispositions du présent article ;
- f) De fournir au préfet ayant délivré l'agrément, chaque année au plus tard à la date anniversaire de la délivrance de l'agrément, un rapport d'évaluation établi depuis moins d'un mois par l'organisme technique habilité visé au onzième alinéa de l'article L. 321-7 ;

-g) De s'assurer du respect par les sous-traitants des dispositions du programme de sûreté au quatrième alinéa de l'article R. 321-4.

#### **Article R 321-13**

I.- Un arrêté conjoint du ministre de l'intérieur, du ministre de la défense, du ministre chargé des douanes et du ministre chargé des transports fixe :

- les modalités d'application des articles R. 321-3, R. 321-4, R. 321-6 et R. 321-8 ;

- les modalités d'application des articles R. 321-7 et R. 321-9, à l'exception du a de leur II, et notamment les mentions obligatoires portées sur l'état descriptif et sur le certificat de sûreté.

II.- Un arrêté du ministre chargé des transports fixe :

- les modalités d'application du a du II des articles R. 321-7 et R. 321-9 ;

- les modalités d'application de l'article R. 321-12.

\* \* \*

#### **Arrêté du 1er septembre 2003 relatif aux infrastructures, équipements et formations en matière de sûreté du transport aérien ainsi qu'à certaines modalités d'exercice des agréments en qualité d'agent habilité, de chargeur connu, d'établissement connu et d'organisme technique** (JO n°292 du 18 déc. 2003, p.21575)

#### **TITRE 1<sup>er</sup> - DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

##### **Article 1**

En vue de prévenir toute intervention illicite pouvant compromettre la sûreté du transport aérien, le présent arrêté a pour objet :

a) De définir les conditions techniques applicables aux infrastructures et aux équipements de détection qu'aménagent et utilisent les exploitants d'aérodromes, les entreprises de transport aérien ainsi que les entreprises et les organismes autorisés à occuper ou utiliser la zone réservée ;

b) De préciser certaines obligations que respectent les employeurs en matière de formation à la sûreté ;

c) De préciser les obligations que respectent les entreprises et organismes titulaires des agréments en qualité de « chargeur connu » et d'« établissement connu » ;

d) De préciser les conditions attachées à l'habilitation délivrée aux organismes techniques visés au troisième alinéa de l'article L. 213-4 ;

e) De préciser les procédures de certification applicables à certains équipements de détection.

##### **Article 2**

Au sens du présent arrêté, on désigne par :

a) « Article prohibé » toute substance ou objet pouvant constituer une menace pour la sûreté du transport aérien ;

b) « Bagage de cabine » un bagage destiné à être transporté dans la cabine d'un aéronef ;

c) « Bagage de soute accompagné » un bagage admis au transport dans la soute d'un aéronef et enregistré par un passager se trouvant à bord ;

d) « Bagage de soute » un bagage destiné à être transporté dans la soute d'un aéronef ;

e) « Contrôle d'accès » une opération préventive consistant à vérifier que les personnes et les véhicules pénétrant dans la zone réservée d'un aéroport disposent d'une autorisation d'accès adéquate ;

f) « EDS » ou « PEDS » un système de détection d'explosifs, de performance spécifiée, utilisant des technologies capables de détecter et, par suite, d'indiquer au moyen d'une alarme la présence dans un bagage ou

colis d'une matière explosive, quel que soit le matériau de ce bagage ou colis ;

g) « Entreprise ou organisme autorisé à occuper ou utiliser la zone réservée » l'entreprise ou l'organisme autorisé par l'exploitant d'aéroport à occuper ou utiliser la zone réservée à des fins professionnelles ;

h) « Équipement de détection » tout équipement utilisé pour la détection d'articles prohibés ;

i) « Expédition » le fret ou le colis postal destiné à être chargé à bord d'un aéronef et faisant l'objet d'un document de transport ;

j) « Fouille de sûreté de l'aéronef » une opération préventive mettant en oeuvre une fouille approfondie de l'intérieur et de l'extérieur de l'aéronef et comprenant l'inspection des soutes, des trappes accessibles depuis le sol sans appareillage particulier et des compartiments et sièges de la cabine ;

k) « Inspection filtrage » une opération préventive, effectuée dans le cadre de l'article L. 282-8, qui met en oeuvre une fouille, un ou plusieurs moyens de détection, des palpations de sécurité, ou une combinaison de ces moyens, effectuée dans le but de détecter des articles prohibés ;

l) « Lieu à usage exclusif » la partie de la zone réservée d'un aéroport occupée par une entreprise ou un organisme ou, le cas échéant, un groupement identifié d'entreprises ou d'organismes et pour laquelle le préfet exerçant les pouvoirs de police peut autoriser l'occupant à délivrer des titres de circulation dont la validité est limitée à cette partie ;

m) « Service(s) compétent(s) de l'Etat » le ou les services désignés par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aéroport considéré pour contrôler la mise en oeuvre des dispositions du présent arrêté ;

n) « Trafic annuel » la moyenne des trafics annuels des trois dernières années civiles ;

o) « Vérification de sûreté de l'aéronef » une opération préventive consistant à inspecter les parties de la cabine auxquelles les passagers peuvent avoir accès, les soutes et les trappes accessibles depuis le sol sans appareillage particulier, effectuée dans le but de découvrir des articles prohibés.

##### **Article 3 Certification des équipements de détection.**

I. - Procédures de certification :

a) Les équipements de détection listés au II ci-après font l'objet d'une certification par le service technique des bases aériennes, sur demande de leur constructeur ou distributeur en France. Un équipement de détection est réputé certifié lorsqu'il est démontré, à l'issue d'analyses ou de tests effectués par le service précité sur un appareil représentatif des équipements soumis à la certification, que son niveau de performance est au moins égal à un seuil fixé par ce service ;

b) Le constructeur ou le distributeur d'un équipement de détection certifié est autorisé, selon des modalités approuvées par le service précité, à émettre, pour un appareil donné, un certificat individuel attestant que ce dernier présente les caractéristiques techniques de l'appareil représentatif certifié ainsi qu'un niveau de performance au moins égal au seuil fixé pour celui-ci.

II. - Liste des équipements de détection soumis à la certification :

- équipements portatifs de détection des masses métalliques sur les personnes ;

- portiques de détection des masses métalliques ;

- appareils de détection des masses métalliques dans les colis ;

- équipements d'imagerie radioscopique d'inspection des bagages ;

- équipements d'imagerie radioscopique d'inspection des colis.

#### Article 4

Les équipements de détection et autres moyens non soumis aux dispositions de l'article 3, mais pour lesquels une justification de leurs performances est nécessaire, sont les suivants :

- PEDS ;
- EDS ;
- équipements de détection de traces ;
- équipements utilisant une technologie biométrique ;
- systèmes automatiques de suivi des passagers, des bagages ou des colis ;
- chiens de recherche d'explosifs.

#### Article 5

Lorsqu'ils concernent des aménagements ou réaménagements majeurs d'installations aéroportuaires, les documents établis en application des dispositions du présent arrêté sont préalablement transmis, dans un délai raisonnable, aux services compétents de l'Etat.

### TITRE II - CARTE DE NAVIGANT AU SENS DE L'ARTICLE R 213-4

#### Article 6

Les aéroports sur lesquels l'accès à la zone réservée des navigateurs professionnels est soumis à la possession et au port apparent d'une carte de navigateur sont les aéroports dont le trafic annuel est supérieur à 200 000 passagers commerciaux ou dont la liste est fixée par décision du ministre chargé des transports.

#### Article 7

A compter du 1er mai 2004, la carte de navigateur visée à l'article précédent doit être au format ISO 7810 et comporter les mentions suivantes :

Au recto :- le nom du pays ;- la mention « Certificat de membre d'équipage/Crew member certificate » ;- le nom de l'employeur ;- le nom, le prénom usuel, le sexe, la nationalité, la date de naissance, la fonction et une photo récente du titulaire de la carte ;- les références de l'habilitation pour les navigateurs rattachés à un établissement d'une entreprise de transport aérien situé sur le territoire ;- la date limite de validité qui ne peut dépasser l'échéance de l'habilitation ;- la date de délivrance ;- le numéro d'ordre de la carte composé pour les cartes émises en France de la concaténation de l'année et du mois de délivrance et d'un numéro d'ordre à 5 caractères ;

Au verso :- pour les cartes émises en France, la mention « Le titulaire peut, à tout moment, rentrer en France, sur production du présent certificat, au cours de sa période de validité » ;- les informations relatives à l'autorité émettrice, soit pour les cartes émises en France celles de l'employeur du titulaire de la carte ;- le lieu de délivrance ;- une zone de lecture automatique.

La charte graphique de la carte de navigateur ainsi que les mentions figurant dans la zone de lecture automatique respectent les spécifications du document DOC 9303 de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

### TITRE III - OBLIGATIONS DES EXPLOITANTS D'AÉRODROME

#### Article 8

Le présent titre définit les conditions techniques que respectent les exploitants des aéroports dont le trafic annuel est supérieur à 70 000 passagers commerciaux ou dont la liste est fixée par décision du ministre chargé des transports, pour l'aménagement des installations aéroportuaires communes et pour l'utilisation des

équipements de détection.

Le cas échéant, il concerne également les personnes morales à qui a été déléguée l'exécution de certaines tâches dans le cadre d'un contrat.

#### Article 9 Poste d'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine.

L'exploitant d'aéroport est tenu d'équiper les installations communes de traitement des passagers commerciaux avec au moins un poste d'inspection filtrage des passagers donnant accès au secteur d'embarquement de ces derniers à bord des avions ;

b) L'exploitant d'aéroport est tenu de s'assurer que chaque poste d'inspection filtrage comporte au moins l'équipement minimal ci-après en fonction du trafic commercial accueilli :

Sur tous les aéroports :

- un dispositif permettant de fermer l'accès lorsque le poste n'est pas utilisé;
- un équipement portatif de détection des masses métalliques sur les personnes, lorsque le flux traité à la pointe dépasse 15 passagers par tranche de 30 minutes;
- un portique de détection des masses métalliques sur les personnes et l'outil servant à son calibrage ;
- une cabine dotée d'une table de dépose permettant de procéder à l'abri des regards aux fouilles sur les personnes;
- une table de dépose permettant de procéder à l'abri des regards aux fouilles des bagages de cabine;
- un poste téléphonique.

Sur les aéroports dont le trafic annuel est supérieur à 70000 passagers commerciaux :

- un équipement d'imagerie radioscopique d'inspection des bagages de cabine et l'outil servant à son calibrage;
- un dispositif d'alerte silencieuse du service en charge de la sécurité et de la paix publiques;
- une affiche rappelant aux passagers la liste des articles prohibés en cabine et les informant sur le déroulement de l'inspection des personnes et des bagages de cabine.

A compter du 1er janvier 2004, sur les aéroports dont le trafic annuel est supérieur à 500 000 passagers commerciaux :

- un dispositif vidéo filmant le déroulement des contrôles et dont les enregistrements sont conservés pendant 72 heures, sans préjudice des dispositions de la loi du 6 janvier 1978 relatives à l'informatique, aux fichiers et aux libertés ainsi que celles des articles L. 120-2, L. 121-8 et L. 432-2-1 du code du travail.

#### Article 10 Systèmes pour l'inspection filtrage des bagages de soute.

L'exploitant d'aéroport est tenu de procéder à la mise en place des équipements précités qui s'avèrent nécessaires après avis des services compétents de l'Etat. Cet avis porte sur les performances en détection et en fausse alarme desdits équipements, sur leurs réglages, sur les conditions de leur installation, de leur compatibilité entre eux et de leur maintenance. Cet avis porte également sur l'architecture et sur la disponibilité des systèmes de traitement des bagages en vue de leur examen primaire et complémentaire par les équipements de détection.

#### Article 11 Infrastructures hors aéroports.

A compter du 1er juillet 2004, sur les aéroports dont le trafic annuel est supérieur à 500 000 passagers commerciaux, l'exploitant d'aéroport est tenu :

- a) De réaliser, entre les parties communes de la zone réservée et la zone publique, en respectant les normes et pratiques recommandées fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, une clôture de séparation

ainsi que des dispositifs de fermeture et de contrôle des canalisations souterraines, égouts et tunnels pouvant permettre l'accès à la zone réservée ;

b) De réaliser un dispositif d'éclairage des aires de trafic et de stationnement des aéronefs ainsi que des parties vulnérables de l'aérodrome telles que la zone de stockage et de distribution de carburant, les postes d'accès routier, les bâtiments en limite de la zone réservée et de la zone publique ;

c) De réaliser un dispositif de surveillance des parties communes des zones techniques et de maintenance, des installations thermo-frigo-électriques, des installations de stockage et de distribution de carburant, des parkings des aéronefs et des abords des aérobares.

#### Article 12 Aérobares.

L'exploitant d'aérodrome est tenu :

- a) D'aménager toute installation mise en service ou rénovée à compter du 1er janvier 2006 afin de pouvoir effectuer une séparation physique des flux entre les passagers au départ et les passagers à l'arrivée ;
- b) D'aménager toute installation mise en service ou rénovée à compter du 1er janvier 2006 de façon à ce que les personnes situées à l'intérieur des lieux prévus pour l'embarquement ne puissent pas recevoir d'objets de l'extérieur ;
- c) D'équiper les portes situées dans les passerelles d'embarquement de dispositifs de fermeture que seules les personnes autorisées puissent faire fonctionner ;
- d) D'équiper les comptoirs d'enregistrement de dispositifs permettant de protéger les étiquettes bagages et les cartes d'embarquement ;
- e) Lorsque la dépose de bagages non enregistrés est possible, d'équiper les tapis collecteurs de bagages de dispositifs empêchant une telle dépose ;
- f) A compter du 1er juillet 2004, d'équiper les zones de traitement des bagages et les abords des aérobares et des parkings avions de dispositifs destinés à en faciliter la surveillance, à prévenir les actes illicites et, lorsque le besoin en est établi, à la protection des bagages de soute en attente de chargement.

#### Article 13 Equipements de détection.

L'exploitant d'aérodrome ou l'entreprise opérant pour son compte est tenu :

- a) De n'utiliser, lorsque leur certification est exigée, que des équipements de détection certifiés et de disposer pour chacun d'eux d'un certificat individuel en cours de validité ;
- b) De constituer, lorsque seule la justification de leurs performances est nécessaire, un dossier technique des équipements de détection et de prêter son concours à la réalisation d'un test de performance spécifié par les services compétents de l'Etat ;
- c) De procéder à la vérification du bon fonctionnement des équipements de détection et des systèmes qui les alimentent avant chaque mise en service, avant chaque prise de poste, ainsi qu'après toute opération de maintenance selon les procédures approuvées par les services compétents de l'Etat pour chaque catégorie d'équipement ;
- d) De retirer immédiatement du service tout équipement de détection défectueux.

### TITRE IV - OBLIGATIONS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

#### Article 14

Le présent titre définit les conditions techniques que respectent les entreprises de transport aérien exploitant, au départ d'aérobares dont le trafic annuel est supérieur à 70 000 passagers commerciaux ou figurant sur une liste

fixée par décision du ministre chargé des transports, un ou plusieurs avions dont l'aménagement intérieur maximal certifié comporte plus de 14 sièges passagers ainsi que les entreprises de transport aérien concernées par les dispositions de l'article L. 321-7 et des articles qui en découlent, pour l'utilisation des équipements de détection.

Le cas échéant, cette section concerne également les personnes morales à qui les entreprises susvisées ont délégué l'exécution de certaines tâches dans le cadre d'un contrat.

Article 15 Pays dont les procédures de sûreté du fret peuvent être reconnues.

La liste des entreprises et des organismes de pays étrangers mettant en oeuvre un programme de la sûreté du fret aérien similaire à ce que prévoit la présente réglementation pouvant être considérés comme des « agents habilités » au sens de l'article L. 321-7 ainsi que le modèle des documents de ces pays attestant l'aptitude au transport aérien sont consultables auprès des services compétents de l'Etat.

#### Article 16 Equipements de détection.

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue :

- a) De n'utiliser, lorsque leur certification est exigée, que des équipements de détection certifiés et de disposer pour chacun d'eux d'un certificat individuel en cours de validité ;
- b) De constituer, lorsque seule la justification de leurs performances est nécessaire, un dossier technique des équipements de détection et de prêter son concours à la réalisation d'un test de performance spécifié par les services compétents de l'Etat ;
- c) De procéder à la vérification du bon fonctionnement des équipements de détection avant chaque mise en service, avant chaque prise de poste ainsi qu'après toute opération de maintenance selon les procédures approuvées par les services compétents de l'Etat pour chaque catégorie d'équipement ;
- d) De retirer immédiatement du service tout équipement de détection défectueux.

### TITRE V - OBLIGATIONS DES PERSONNES MORALES AUTORISÉES À OCCUPER OU UTILISER LA ZONE RÉSERVÉE

#### Article 17

Le présent titre définit les conditions techniques que respectent les entreprises et organismes autorisés à occuper ou utiliser la zone réservée d'un aérodrome dont le trafic annuel est supérieur à 70 000 passagers commerciaux ou figurant sur une liste fixée par décision du ministre chargé des transports, pour l'utilisation des équipements de détection et pour l'aménagement des installations à usage exclusif.

#### Article 18 Equipements de détection.

L'entreprise ou l'organisme est tenu :

- a) Lorsque leur certification est exigée, de n'utiliser que des équipements de détection certifiés et de disposer pour chacun d'eux d'un certificat individuel en cours de validité ;
- b) Lorsque seule la justification de leurs performances est nécessaire, de constituer un dossier technique des équipements de détection et de prêter son concours à la réalisation d'un test de performance spécifié par les services compétents de l'Etat ;
- c) De procéder à la vérification du bon fonctionnement des équipements de détection avant chaque mise en service, avant chaque prise de poste ainsi qu'après toute

opération de maintenance selon les procédures approuvées par les services compétents de l'Etat pour chaque catégorie d'équipement ;  
d) De retirer immédiatement du service tout équipement de détection défectueux.

Article 19 Aménagement des installations à usage exclusif.

L'entreprise ou l'organisme est tenu :

a) De réaliser, entre la zone publique et la zone réservée, en respectant les normes et pratiques recommandées fixées par l'OACI, une clôture de séparation ainsi que des dispositifs de fermeture et de contrôle des canalisations souterraines, égouts et tunnels pouvant permettre l'accès à la zone réservée ;

b) D'installer un dispositif de détection d'intrusion dans les bâtiments situés totalement ou partiellement en zone réservée.

Sur les aérodromes dont le trafic annuel est supérieur à 10 000 tonnes de fret aérien embarqué ou débarqué sur la plate-forme, à compter du 1er janvier 2006, l'exploitant d'une installation de traitement de fret est tenu :

c) De délimiter et de séparer physiquement des autres zones les zones de stationnement réservées aux opérations de chargement et de déchargement en amont des bâtiments dédiés au traitement du fret et situés partiellement ou totalement en zone réservée ;

d) De réaliser un sas de transfert du fret entre la zone publique et la zone réservée, ou de mettre en place tout autre moyen atteignant le même objectif.

## TITRE VI - OBLIGATIONS DES EMPLOYEURS

Chapitre 1<sup>er</sup> - Obligations générales en matière de formation de sûreté

Article 20

Les obligations du présent chapitre s'appliquent :

a) Aux employeurs des personnes qui exécutent les tâches concourant à la mise en oeuvre des mesures que les exploitants d'aérodrome, les entreprises de transport aérien et les autres personnes autorisées à occuper ou utiliser la zone réservée sont tenues de respecter en application des articles R. 213-1 (2e et 3e alinéas) et R. 321-8;

b) Aux employeurs des personnes agréées en application de l'article L. 282-8;

c) Aux employeurs des personnes qui effectuent les vérifications spéciales mentionnées à l'article R. 321-10;

d) Aux détenteurs d'un agrément «agent habilité»;

e) Aux détenteurs d'un agrément «chargeur connu»;

f) Aux détenteurs d'un agrément «établissement connu».

Article 21 Plan de formation de l'entreprise ou de l'organisme.

Sans préjudice des dispositions relatives à la consultation du comité d'entreprise prévue à l'article L. 432-1-1 du code du travail, l'employeur établit et met à jour un plan de formation comportant les informations suivantes :

a) Identification de la structure :

- organigramme de la structure chargée de la formation précisant notamment les personnes chargées de la planification, du suivi, de la conception et de l'évaluation des actions de formation ;  
- liste des personnes habilitées à signer les attestations de formation ;  
- liste nominative et spécialités des formateurs ;

b) Références et qualifications des formateurs :

- références et qualifications des personnes dispensant les formations et les entraînements ;  
- dispositions prises pour le maintien des compétences techniques et pédagogiques de ces personnes.

c) Programmes des formations et moyens pédagogiques :

- programme des formations : programme des cours de formation initiale et continue, programme des entraînements périodiques, découpage en modules, durée, personnel pédagogique, moyens pédagogiques utilisés ;  
- moyens pédagogiques : description, références utilisées pour leur élaboration (réglementation, programme de sûreté de l'entreprise, manuel d'exploitation, consignes opérationnelles, documentation spécifique) ;

- identification des besoins de formation en sûreté : recensement des personnels à former et à entraîner, notamment suite à une évaluation des acquis effectuée après l'embauche, en précisant par groupe de personnels la nature (initiale, continue ou entraînements périodiques) ainsi que les objectifs pédagogiques de la formation ;  
- planification des formations : prévisions de formation et d'entraînement, état de leur réalisation ;

d) Modalités d'évaluation collective des formations :

- méthode d'évaluation : évaluations théoriques et pratiques réalisées à l'issue des modules de formation et d'entraînement, barèmes ou critères associés à ces tests, formations et entraînements complémentaires en cas de résultats insuffisants y compris les modes de décision liés à ces situations ;  
- statistiques trimestrielles et indicateurs relatifs aux évaluations.

Article 22 Références et qualifications professionnelles minimales des formateurs.

a) Cas des formations et des entraînements dispensés aux personnels mentionnés à l'article R. 321-10 et aux personnels agréés en application de l'article L. 282-8 :

L'employeur est tenu de justifier que les formateurs répondaient au 31 décembre 2002 aux conditions fixées par l'arrêté du 20 décembre 2000 fixant les dispositions relatives aux formations et à la qualification des personnels agréés pour l'exercice des visites de sûreté prévues à l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile, ou satisfont à chacun des trois critères suivants :

- posséder une connaissance de la réglementation en matière de sûreté attestée par la participation à une formation d'une durée minimale de 30 heures et à une séance annuelle de mise à jour ;

- attester d'une expérience pratique d'au moins deux ans de contrôle ou d'encadrement opérationnels dans la sûreté du transport aérien, ou une expérience pratique d'au moins six mois d'exécution dans les domaines enseignés ;  
- attester d'une pratique de l'enseignement de plus d'un an ou de la participation à un stage de formation de formateur délivrée au sein d'un organisme agréé.

b) Cas des formations et des entraînements dispensés aux personnes mentionnées aux articles R. 213-1 (3e alinéa), R. 213-15, R. 321-6, R. 321-8 et R. 321-12 :

L'employeur est tenu de justifier que les formateurs possèdent une expérience de formateur dans le domaine de la sûreté du transport aérien d'une durée d'au moins un an avant la date de parution du présent arrêté, ou satisfont à chacun des deux critères suivants :

- attester d'une expérience pratique d'au moins six mois dans les fonctions d'exécution des domaines enseignés ;  
- attester d'une pratique de l'enseignement de plus d'un an ou de la participation à un stage de formation de formateur au sein d'un organisme agréé.

Article 23 Attestations de formation.

L'employeur est tenu d'établir des attestations individuelles de formation comportant les informations suivantes :

- la mention « Attestation individuelle de formation relative à la sûreté aéroportuaire » ;  
- l'identification de l'entreprise ou de l'organisme qui la délivre ;

- la liste et la référence des modules de cours ou d'entraînement effectivement suivis par la personne ;
- pour chaque module de cours, le nom du formateur ;
- la date et le lieu de la formation ;
- le nom, la fonction et la signature de la personne ayant établi l'attestation.

Chapitre II - Objectifs pédagogiques et durées minimales des formations et des entraînements dispensés aux personnes mentionnées aux articles R 213-1 (3<sup>e</sup> alinéa), R 213-15, R 321-6, R 321-8 et R 321-12

Article 24 Formation initiale.

L'employeur est tenu d'assurer, préalablement à toute prise de poste, une formation initiale correspondant aux tâches qui sont confiées à la personne concernée dans le respect des objectifs pédagogiques et des durées minimales fixés dans le tableau suivant : consulter le JO n° 292 du 18/12/2003 p. 21575 à 21581

Article 25 Formation continue.

Pour chaque personnel, l'employeur est tenu d'assurer une séance de formation continue sur les thèmes de la formation initiale chaque fois que nécessaire, incluant notamment toute évolution du contexte technique, opérationnel ou réglementaire concerné. En aucun cas, cette formation continue ne peut représenter, sur une période de trois ans, une durée inférieure à cinq heures.

## TITRE VII - OBLIGATIONS DES ENTREPRISES OU ORGANISMES AGRÉÉS EN QUALITÉ D'AGENT HABILITÉ

Article 26

Le présent titre définit les conditions techniques relatives aux équipements de détection utilisés par les entreprises et organismes titulaires de l'agrément en qualité d'« agent habilité » pour la mise en oeuvre de mesures de sûreté. Il précise également les modalités d'application du a du II de l'article R. 321-7.

Article 27 Pays dont les procédures de sûreté du fret peuvent être reconnues.

La liste des entreprises et des organismes des pays étrangers mettant en oeuvre un programme de sûreté du fret aérien similaire à ce que prévoit la présente réglementation pouvant être considérés comme des « agents habilités » et des « chargeurs connus » au sens de l'article L. 321-7 ainsi que le modèle des documents de ces pays attestant l'aptitude au transport aérien sont consultables auprès des services compétents de l'Etat.

Article 28 Utilisation d'équipements de détection.

L'entreprise ou l'organisme agréé est tenu :

- a) De n'utiliser, lorsque leur certification est nécessaire, que des équipements de détection certifiés et de disposer pour chacun d'eux d'un certificat individuel en cours de validité ;
- b) De constituer, lorsque seule la justification de leurs performances est nécessaire, un dossier technique des équipements de détection et de prêter son concours à la réalisation d'un test de performance spécifié par les services compétents de l'Etat ;
- c) De procéder à la vérification du bon fonctionnement des équipements de détection avant chaque mise en service, avant chaque prise de poste ainsi qu'après toute opération de maintenance selon les procédures approuvées par les services compétents de l'Etat pour chaque catégorie d'équipement ;
- d) De retirer immédiatement du service tout équipement de détection défectueux.

## TITRE VIII - OBLIGATIONS DES ORGANISMES OU ENTREPRISES AGRÉÉS EN QUALITÉ DE CHARGEUR CONNU

Article 29 Accès au lieu de traitement et de stockage.

L'entreprise ou l'organisme agréé est tenu :

- a) D'établir et de tenir à jour la liste des personnes autorisées à accéder aux lieux où sont traitées et stockées les expéditions;
- b) D'en limiter l'accès aux seules personnes autorisées;
- c) De garder pendant trois mois l'enregistrement des entrées des personnes dans ces lieux conformément à la législation en vigueur;
- d) De mettre en oeuvre un dispositif de détection d'intrusion dans ces lieux en dehors des périodes d'utilisation opérationnelle;
- e) De procéder, suite à toute intrusion, à une vérification de l'intégrité des expéditions stockées dans ces lieux.

Article 30 Acheminement des expéditions.

L'entreprise ou l'organisme agréé est tenu, pour l'acheminement d'expéditions en vue de leur remise à un «agent habilité» :

- a) De garder pendant trois mois l'enregistrement de la date et de l'heure de cette opération ;
- b) De veiller à ce qu'aucun objet ne puisse être introduit dans les expéditions pendant l'acheminement et qu'à cette fin les expéditions ne soient jamais laissées sans surveillance ou sans protection ;
- c) De ne remettre les expéditions à l'«agent habilité» qu'en présence d'un représentant de celui-ci.

Article 31 Vérification des expéditions préalable à l'établissement du certificat de sûreté.

L'entreprise ou l'organisme agréé est tenu de procéder à la vérification exhaustive de chaque expédition par tout moyen adapté à la nature de celle-ci.

Article 32 Utilisation d'équipements de détection.

L'entreprise ou l'organisme agréé est tenu :

- a) De n'utiliser, lorsque leur certification est nécessaire, que des équipements de détection certifiés et de disposer pour chacun d'eux d'un certificat individuel en cours de validité ;
- b) De constituer, lorsque seule la justification de leurs performances est nécessaire, un dossier technique des équipements de détection et de prêter son concours à la réalisation d'un test de performance spécifié par les services compétents de l'Etat ;
- c) De procéder à la vérification du bon fonctionnement des équipements de détection avant chaque mise en service, avant chaque prise de poste ainsi qu'après toute opération de maintenance selon les procédures approuvées par les services compétents de l'Etat pour chaque catégorie d'équipement ;
- d) De retirer immédiatement du service tout équipement de détection défectueux.

Article 33 Mentions obligatoires du certificat de sûreté.

Avant la remise d'une expédition à un «agent habilité», l'entreprise ou l'organisme agréé est tenu de s'assurer que le certificat de sûreté comporte les informations suivantes :

- la mention « Certificat de sûreté » ;
- son identification et son numéro d'agrément ;
- la date d'établissement du certificat de sûreté ainsi que son numéro d'ordre ;
- la date de son intervention ;
- la référence interne de l'expédition ;
- la description de l'expédition, notamment le nombre des colis ou contenants la composant, son poids, la nature de son contenu et la description de son emballage ;

- la mention « Expédition apte au transport aérien », après avoir procédé aux vérifications adéquates.

Article 34 Support et archivage du certificat de sûreté.  
Le cas échéant, le certificat de sûreté peut être établi informatiquement. L'entreprise ou l'organisme agréé est tenu d'archiver pendant trois mois un exemplaire de tous les certificats de sûreté qu'il établit.

## TITRE IX - OBLIGATIONS DES ORGANISMES OU ENTREPRISES AGRÉÉS EN QUALITÉ D'ÉTABLISSEMENT CONNU

Article 35 Accès au lieu de préparation et de stockage.

L'entreprise ou l'organisme agréé est tenu :

- a) D'établir et de tenir à jour la liste des personnes autorisées à accéder aux lieux où sont préparés et stockés les biens et produits utilisés à bord des aéronefs;
- b) D'en limiter l'accès aux seules personnes autorisées;
- c) De garder pendant trois mois l'enregistrement des entrées des personnes dans ces lieux;
- d) De mettre en oeuvre un dispositif de détection d'intrusion dans ces lieux en dehors des périodes d'utilisation opérationnelle;
- e) De procéder, suite à toute intrusion, à une vérification de l'intégrité des biens et produits utilisés à bord des aéronefs stockés dans ces lieux;
- f) A compter du 1er janvier 2004, d'effectuer l'inspection des personnes accédant à ces lieux et des biens et produits qu'elles transportent dans le respect des dispositions législatives et réglementaires régissant les activités privées de surveillance, de gardiennage et de transport de fonds et des objectifs quantitatifs fixés par une décision du ministre chargé des transports.

Article 36 Acheminement des biens et produits.

Pour l'acheminement de groupements de biens et produits, depuis son établissement vers la zone réservée, l'entreprise ou l'organisme agréé est tenu :

- a) De garder pendant trois mois l'enregistrement de la date et de l'heure de cette opération ;
- b) De veiller à ce qu'aucun objet ne puisse être introduit dans les groupements pendant l'acheminement et lors de leur remise à l'entreprise de transport aérien et qu'à cette fin ceux-ci ne soient jamais laissés sans surveillance ou sans protection.

Article 37 Procédures de vérification des biens et produits utilisés à bord des aéronefs.

L'entreprise ou l'organisme agréé est tenu :

- a) De procéder à la vérification de chaque bien et produit par tout moyen adapté à la nature de ceux-ci ;
- b) De procéder à la vérification de chaque groupement de ces biens et produits qu'il constitue en vue de leur acheminement jusqu'à la zone réservée d'un aéroport ;
- c) D'établir un certificat de sûreté pour chaque groupement constitué et vérifié.

Article 38 Utilisation d'équipements de détection.

L'entreprise ou l'organisme agréé est tenu :

- a) De n'utiliser, lorsque leur certification est nécessaire, que des équipements de détection certifiés et de disposer pour chacun d'eux d'un certificat individuel en cours de validité ;
- b) De constituer, lorsque seule la justification de leurs performances est nécessaire, un dossier technique des équipements de détection et de prêter son concours à la réalisation d'un test de performance spécifié par les services compétents de l'Etat ;
- c) De procéder à la vérification du bon fonctionnement des équipements de détection avant chaque mise en service, avant chaque prise de poste ainsi qu'après toute

opération de maintenance selon les procédures approuvées par les services compétents de l'Etat pour chaque catégorie d'équipement ;

d) De retirer immédiatement du service tout équipement de détection défectueux.

Article 39 Mentions obligatoires du certificat de sûreté.

Pour chaque groupement de biens et produits destinés à être utilisés à bord des aéronefs, l'entreprise ou l'organisme agréé est tenu d'établir un certificat de sûreté comportant les informations suivantes :

- la mention « Certificat de sûreté » ;
- son identification ainsi que son numéro d'agrément ;
- la date d'établissement du certificat de sûreté ainsi que son numéro d'ordre;
- la référence interne du groupement;
- l'identification du destinataire du groupement;
- la mention « Groupement de biens et produits destinés à être utilisés à bord des aéronefs »;
- la description du groupement constitué.

Article 40 Archivage du certificat de sûreté.

L'entreprise ou l'organisme agréé est tenu d'archiver pendant trois mois un exemplaire de tous les certificats de sûreté qu'il établit.

## TITRE X - HABILITATION EN QUALITÉ D'ORGANISME TECHNIQUE

Chapitre 1er - Méthode type d'évaluation et modèle de rapport

Article 41

L'évaluation comprend les étapes suivantes :

1. Vérifier que le programme de sûreté et le programme d'assurance qualité de l'établissement sont conformes aux dispositions réglementaires en vigueur et que les dispositions décrites dans ces programmes permettent de répondre aux obligations que doivent remplir le «chargeur connu» ou l'«établissement connu» ;
2. Procéder à une ou plusieurs visites de l'établissement afin de vérifier que les mesures contenues dans les programmes de sûreté et d'assurance qualité sont effectivement mises en oeuvre et sont adaptées à la configuration des lieux ;
3. Établir un rapport d'évaluation.

Article 42

L'évaluation ainsi que le rapport établi à sa suite portent sur chacun des points suivants :

1. Description et organisation de l'établissement :
  - nature principale de l'activité exercée ;
  - caractéristiques techniques et commerciales du trafic de l'établissement ;
  - organisation adoptée pour assurer l'exécution et le suivi des mesures de sûreté ;
  - personnes responsables de l'exécution et du suivi des mesures de sûreté.
2. Traitement et stockage des expéditions ou des biens et produits :
  - liste des personnes autorisées à accéder aux lieux de traitement et de stockage ;
  - limitation de l'accès aux seules personnes autorisées ;
  - enregistrement des entrées dans ces lieux ;
  - dispositif de détection d'intrusion dans ces lieux ;
  - vérification d'intégrité suite à une intrusion.
3. Acheminement des expéditions ou des biens et produits :
  - enregistrement des opérations d'acheminement ;
  - surveillance ou protection ;
  - dispositif de détection de violation d'intégrité ;
  - procédure de remise au destinataire.
4. Vérification des expéditions ou des biens et produits :

- moyens mis en oeuvre ;
- procédures et consignes écrites au personnel ;
- liste des personnes chargées des vérifications, pour les agréments en qualité de « chargeur connu » ou d'« établissement connu » ;
- liste des catégories d'expéditions qui font l'objet de la vérification et d'un certificat de sûreté.

#### 5. Certificat de sûreté :

- procédure d'établissement ;
- support et conservation.

#### 6. Plan de formation des personnels :

- identification de la structure de formation ;
- références et qualification des formateurs ;
- moyens pédagogiques et programmes de formation ;
- modalité d'évaluation collective des formations ;
- attestation de formation.

#### 7. Recours à la sous-traitance :

- modalités de recours à la sous-traitance, notamment la répartition des tâches de sûreté entre les différents intervenants ;
- documents dont dispose chaque intervenant pour exécuter ses tâches.

#### 8. Assurance qualité :

- désignation d'une personne responsable en matière d'assurance qualité ;
- dispositif de rapport et d'analyse relatif aux incidents d'exécution des mesures de sûreté ;
- dispositif de vérification de conformité aux conditions techniques qui leur sont applicables des équipements, moyens et infrastructures mis en oeuvre ;
- dispositif de contrôle et de suivi de l'activité des sous-traitants ;
- élaboration d'un bilan annuel.

Pour chaque point mentionné ci-dessus le rapport d'évaluation comporte un avis motivé lorsque :

- le programme de sûreté n'est pas conforme à la réglementation ;
- la mesure n'est pas adaptée à l'activité de l'établissement ou à la configuration des lieux ;
- le programme de sûreté de l'établissement n'est pas mis en oeuvre.

### Chapitre II - Objectifs pédagogiques de la formation des personnes chargées des évaluations

#### Article 43 Formation initiale.

L'employeur est tenu de dispenser une formation initiale telle que définie dans le tableau suivant : consulter le tableau dans le JO n° 292 du 18/12/2003 p. 21575 à 21581.

#### Article 44 Formation continue.

Les objectifs pédagogiques du stage de formation continue exigibles au titre du paragraphe c du III de l'article R. 213-16 sont les mêmes que ceux de la formation initiale. La durée de ce stage est de 21 heures.

### Chapitre III - Limitation de prestations

#### Article 45

Un organisme technique ne peut réaliser l'évaluation d'un établissement que si :

- il a informé au préalable l'entreprise ou l'organisme sollicitant l'évaluation des limitations de son intervention ;
- les personnes chargées des évaluations n'ont aucun intérêt dans l'entreprise ou l'organisme pouvant affecter leur impartialité ;
- il n'a pas participé à la rédaction du programme de sûreté de l'entreprise ou de l'organisme, à celle du programme d'assurance qualité ou à toute autre prestation de conseil, de formation ou d'installation d'équipement dans le domaine de la sûreté dans l'année qui précède ;
- il s'engage à ce que l'information recueillie ne soit pas

utilisée à d'autres fins que la rédaction du rapport et reste confidentielle.

## TITRE XI - DISPOSITIONS FINALES

### Article 46

Sont abrogés :

- L'arrêté du 20 décembre 2000 fixant les dispositions relatives aux formations et à la qualification des personnels agréés pour l'exercice des visites de sûreté prévues à l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile ;
- L'arrêté du 11 mai 2000 fixant les dispositions relatives aux formations dans le cadre du dispositif réglementaire concernant la sûreté du fret aérien ;
- L'arrêté du 11 mai 2000 fixant les dispositions relatives aux évaluations des « clients connus » dans le cadre du dispositif réglementaire concernant la sûreté du fret aérien ;
- L'arrêté du 8 février 2000 portant approbation d'une liste de dispositifs techniques autorisés pour les contrôles de sûreté sur le fret aérien ;
- L'arrêté du 17 décembre 1998 relatif aux dispositifs techniques autorisés pour les contrôles de sûreté sur le fret aérien.

### Article 47

Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 1er septembre 2003.

\* \* \*

## Arrêté du 12 novembre 2003 relatif aux mesures de sûreté du transport aérien (JO n°292 du 18 déc. 2003, p.21581)

## TITRE 1<sup>er</sup> - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### Article 1

En vue de prévenir toute intervention illicite pouvant compromettre la sûreté du transport aérien, le présent arrêté a pour objet :

- De fixer certaines conditions d'accès et de circulation en zone réservée ;
- De définir les mesures que respectent les exploitants d'aéroports, les entreprises de transport aérien, les entreprises qui leur sont liées par contrat et les autres personnes autorisées à occuper ou utiliser la zone réservée ainsi que de préciser le contenu de leur programme de sûreté ;
- De préciser les objectifs pédagogiques et les durées minimales de certaines formations à la sûreté qui incombent aux employeurs ;
- De préciser les conditions dans lesquelles les employeurs des personnels mentionnés à l'article R. 321-10 et des personnels agréés en application de l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile se conforment à un niveau de performance en matière de détection des articles prohibés ainsi que les modalités des tests de performance en situation opérationnelle dont la mise en oeuvre incombe à ces employeurs ;
- De préciser les conditions attachées aux agréments en qualité d'« agent habilité », de « chargeur connu » et d'« établissement connu ».

### Article 2

Au sens du présent arrêté, on désigne par :

- « accès communs à la zone réservée » : l'ensemble des points de passage des personnes, des véhicules, du fret et des biens entre la zone publique et la zone réservée d'un aéroport, dès lors que ces points de passage sont

utilisables par les usagers de l'aérodrome en dehors de toute disposition particulière limitant cette utilisation à un seul usager identifié ou à un seul groupement d'usagers identifié ;

- b) « article prohibé » : toute substance ou objet pouvant constituer une menace pour la sûreté du transport aérien ;
- c) « bagage de cabine » : un bagage destiné à être transporté dans la cabine d'un aéronef ;
- d) « bagage de soute accompagné » : un bagage admis au transport dans la soute d'un aéronef et enregistré par un passager se trouvant à bord ;
- e) « bagage de soute » : un bagage destiné à être transporté dans la soute d'un aéronef ;
- f) « contrôle d'accès » : une opération préventive consistant à vérifier que les personnes et les véhicules pénétrant dans la zone réservée d'un aérodrome disposent d'une autorisation d'accès adéquate ;
- g) « EDDS » : un système de détection d'engins explosifs, de performance spécifiée, utilisant des technologies capables de détecter, et par suite d'indiquer au moyen d'une alarme, la présence dans un bagage ou colis de composants de cet engin, quel que soit le matériau de ce bagage ou colis ;
- h) « EDS » ou « PEDS » : un système de détection d'explosifs, de performance spécifiée, utilisant des technologies capables de détecter, et par suite d'indiquer au moyen d'une alarme, la présence dans un bagage ou colis d'une matière explosive, quel que soit le matériau de ce bagage ou colis ;
- i) « entreprise ou organisme autorisé à occuper ou utiliser la zone réservée » : l'entreprise ou l'organisme autorisé par l'exploitant d'aérodrome à occuper ou utiliser la zone réservée à des fins professionnelles ;
- j) « équipement de détection » : tout équipement utilisé pour la détection d'articles prohibés ;
- k) « expédition » : le fret ou le colis postal destiné à être chargé à bord d'un aéronef et faisant l'objet d'un document de transport ;
- l) « fouille de sûreté de l'aéronef » : une opération préventive mettant en oeuvre une fouille approfondie de l'intérieur et de l'extérieur de l'aéronef et comprenant l'inspection des soutes, des trappes accessibles depuis le sol sans appareillage particulier et des compartiments et sièges de la cabine ;
- m) « inspection filtrage » : une opération préventive, effectuée dans le cadre de l'article L. 282-8, qui met en oeuvre une fouille, un ou plusieurs moyens de détection, des palpations de sécurité, ou une combinaison de ces moyens, effectuée dans le but de détecter des articles prohibés ;
- n) « installation commune » : toute installation sise partiellement ou totalement en zone réservée d'un aérodrome autre qu'un lieu à usage exclusif ;
- o) « lieu à usage exclusif » : la partie de la zone réservée d'un aérodrome occupée par une entreprise ou un organisme ou, le cas échéant, un groupement identifié d'entreprises ou d'organismes et pour laquelle le préfet exerçant les pouvoirs de police peut autoriser l'occupant à délivrer des titres de circulation dont la validité est limitée à cette partie ;
- p) « service(s) compétent(s) de l'Etat » : le ou les services désignés par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome considéré pour contrôler la mise en oeuvre des dispositions du présent arrêté ;
- q) « trafic annuel » : la moyenne des trafics annuels des trois dernières années civiles ;
- r) « vérification de sûreté de l'aéronef » : une opération préventive consistant à inspecter les parties de la cabine auxquelles les passagers peuvent avoir accès, les soutes et les trappes accessibles depuis le sol sans appareillage

particulier, effectuée dans le but de découvrir des articles prohibés.

#### Article 3

Les dispositions du présent arrêté ne font pas obstacle à l'établissement de mesures particulières par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur un aérodrome, concernant notamment les conditions d'accès à la zone réservée de certains fonctionnaires et agents de l'Etat pour l'accomplissement des missions qui leur sont confiées.

#### Article 4

Les dispositions du présent arrêté ne font pas obstacle à l'établissement de mesures complémentaires à l'initiative des personnes visées aux titres III, IV, V et VI ci-après dès lors que leur mise en oeuvre ne se fait pas au détriment desdites dispositions.

#### Article 5

Les documents établis en application des dispositions du présent arrêté, notamment les comptes rendus d'activité, les programmes de sûreté, les documents relatifs aux dispositions d'assurance qualité, les plans de formation ainsi que les résultats de tests de performance, sont tenus à la disposition des services compétents de l'Etat au plus tard trois mois après la date de publication du présent arrêté.

Les documents susmentionnés des entreprises et organismes agréés en qualité d'« agent habilité », de « chargeur connu » et d'« établissement connu » sont tenus à la disposition du préfet ayant délivré les agréments précités.

#### Article 6

Lorsqu'ils concernent des aménagements ou réaménagements majeurs d'installations aéroportuaires, les documents établis en application des dispositions du présent arrêté sont préalablement transmis, dans un délai raisonnable, aux services compétents de l'Etat.

#### Article 7

Sans préjudice de dispositions complémentaires prises par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome, une décision du ministre chargé des transports précise les caractéristiques des articles prohibés :

- a) Sur les passagers ainsi que dans leurs bagages de cabine et leurs bagages de soute ;
  - b) Sur les personnes qui accèdent en zone réservée ;
  - c) Dans les véhicules qui accèdent en zone réservée ;
  - d) Dans le fret, les colis postaux ainsi que dans les biens et produits divers qui sont livrés en zone réservée en vue de leur embarquement à bord des aéronefs.
- Cette décision comporte une liste indicative des articles concernés.

## TITRE II - ACCÈS EN ZONE RÉSERVÉE ET OBLIGATIONS DES PERSONNES PHYSIQUES

### Chapitre 1<sup>er</sup> - Titres et documents permettant de circuler en zone réservée

#### Article 8

Les titres de circulation et documents permettant de circuler en zone réservée comprennent :

- a) Les titres de circulation délivrés dans les conditions prévues à l'article R. 213-6 qui donnent accès à l'ensemble de la zone réservée ou à un ou plusieurs de ses secteurs ;
- b) Les titres de circulation délivrés aux fonctionnaires et agents de l'Etat par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome sur demande de leur chef de

service ;

c) Les titres de circulation valables sur tous les aérodromes relevant d'une ou plusieurs délégations régionales de l'aviation civile, ainsi que ceux valables sur l'ensemble du territoire national, délivrés aux seuls fonctionnaires et agents de l'Etat en raison des missions qui leur sont confiées ;

d) Les titres spéciaux dits « titres de circulation accompagnée » délivrés par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome aux personnes dépourvues de l'habilitation prévue au I de l'article R. 213-4 en vue d'accéder en zone réservée, sous réserve qu'elles soient accompagnées en permanence par une personne titulaire d'un titre de circulation prévu par l'article R. 213-6 ou par un fonctionnaire ou agent de l'Etat titulaire d'un titre prévu au b ou au c ci-dessus ;

e) Les titres spéciaux dits « titres de circulation temporaires » délivrés par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome aux personnes dépourvues de l'habilitation susmentionnée en vue d'accéder en zone réservée ;

f) Pour les navigants, la licence de navigant et, pour ceux visés au II de l'article R. 213-4, la carte de navigant ;

g) Pour les élèves navigants, une attestation d'entrée en formation délivrée par l'organisme de formation où il est inscrit ;

h) Pour les passagers, le document de transport lorsqu'il voyage dans le cadre d'un contrat de transport.

## Chapitre II - Obligations des personnes physiques

### Article 9 Obligations générales.

Les personnes qui accèdent à la zone réservée sont tenues :

a) De se soumettre, ainsi que leurs bagages, au dispositif en vigueur d'inspection filtrage ;

b) De se soumettre au dispositif en vigueur de contrôle de l'un des documents visés à l'article 8 ci-dessus et d'être en mesure de présenter un document attestant de son identité ;

c) De ne pas entraver ou neutraliser le fonctionnement normal des dispositifs de contrôle d'accès à la zone réservée ;

d) De ne pas faciliter l'entrée en zone réservée de personnes dépourvues des autorisations nécessaires.

### Article 10 Obligations particulières des titulaires de titre de circulation.

Le titulaire d'un titre de circulation est tenu :

a) De n'accéder qu'aux secteurs qui lui ont été autorisés, uniquement pour les besoins de son activité professionnelle sur l'aérodrome considéré ;

b) Le cas échéant, de s'être assuré que la contremarque correspondant aux autorisations d'accès nécessaires est apposée sur le véhicule pendant toute la durée de son séjour en zone réservée d'un aérodrome ;

c) De porter son titre de circulation en permanence de façon visible pendant toute la durée de son séjour en zone réservée d'un aérodrome ;

d) De ne pas le prêter à un tiers pour quelque motif que ce soit ;

e) De signaler dans les plus brefs délais à son employeur la perte ou le vol dudit titre ;

f) De restituer celui-ci aux services compétents de l'Etat ou, le cas échéant, à l'entreprise ou l'organisme qui a formulé la demande relative à ce titre dans les 48 heures suivant la cessation de son activité dans la zone réservée de l'aérodrome ;

g) Lorsqu'il accompagne le titulaire d'un titre de circulation accompagné, de signaler immédiatement aux services compétents de l'Etat toute impossibilité d'assurer l'accompagnement dudit titulaire ;

h) Lorsqu'il détient un titre d'accès accompagné, de ne se déplacer en zone réservée de l'aérodrome qu'accompagné

par la personne désignée par l'entreprise ou l'organisme à l'origine de la demande de délivrance dudit titre.

### Article 11 Obligations particulières des personnels navigants.

a) Un personnel navigant ne peut accéder en zone réservée que pour les besoins d'un vol.

Par ailleurs, un personnel navigant professionnel est tenu :

b) De porter sa carte de navigant en permanence de façon visible pendant toute la durée de son séjour en zone réservée d'un aérodrome où celle-ci est requise ;

c) De ne pas la prêter à un tiers pour quelque motif que ce soit ;

d) De signaler dans les plus brefs délais à son employeur la perte ou le vol de ladite carte.

### Article 12 Obligations particulières des passagers.

a) Un passager ne peut accéder en zone réservée que dans le but d'embarquer à bord d'un aéronef ou d'en débarquer.

b) En zone réservée, lorsqu'il ne voyage pas dans le cadre d'un contrat de transport, un passager est tenu d'être accompagné par le commandant de bord ou par son représentant.

## TITRE III - OBLIGATIONS DES EXPLOITANTS D'AÉRODROMES

### Chapitre 1<sup>er</sup> - Dispositions générales

#### Article 13

Le présent titre définit les obligations que respectent les exploitants des aérodromes dont le trafic annuel est supérieur à 70 000 passagers commerciaux ou dont la liste est fixée par décision du ministre chargé des transports. Il précise les tâches visées au troisième alinéa de l'article R. 213-1 qui ne peuvent être exécutées que par du personnel spécialement formé et entraîné. Le cas échéant, il concerne également les personnes morales à qui a été déléguée l'exécution de certaines tâches dans le cadre d'un contrat.

### Chapitre II - Service d'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine (IFPBC)

#### Article 14 Mise en place d'un service IFPBC.

a) L'exploitant d'un aérodrome dont le trafic annuel est supérieur à 200 000 passagers commerciaux est tenu d'assurer le service IFPBC pour les passagers traités dans les installations communes de l'aérodrome.

b) L'exploitant d'un aérodrome dont le trafic annuel est compris entre 70 000 et 200 000 passagers commerciaux est tenu d'assurer le service IFPBC :

- pour les passagers traités dans les installations communes de l'aérodrome qui bénéficient d'un service aérien régulier, au sens du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992, et qui embarquent à bord d'un aéronef d'une capacité certifiée supérieure ou égale à 20 places ;

- pour les autres passagers commerciaux traités dans ces installations pendant les plages horaires où le service IFPBC est assuré en vertu du point précédent.

c) Pour les autres aérodromes, l'exploitant est tenu d'assurer le service IFPBC selon les modalités particulières fixées par décision du ministre chargé des transports.

#### Article 15 Règles générales.

Dans les plages horaires où le service IFPBC est assuré en vertu de l'article 14, l'exploitant d'aérodrome ou l'entreprise opérant pour son compte est tenu :

a) D'assurer l'inspection filtrage de tous les passagers qui se présentent aux postes d'inspection filtrage, de leurs bagages de cabine et des articles qu'ils détiennent directement ;

- b) D'informer les passagers des articles prohibés en cabine et des précautions à prendre en matière de surveillance des bagages ;
  - c) D'effectuer, avant tout début d'exploitation du service IFPBC, la vérification de l'absence d'articles prohibés en cabine et de bagages abandonnés dans les postes d'inspection filtrage et dans les salles d'embarquement auxquelles ces postes donnent accès ;
  - d) De matérialiser l'interdiction de passage par les postes d'inspection filtrage en dehors des périodes de fonctionnement du service IFPBC ;
  - e) D'informer immédiatement les services compétents de l'Etat lorsqu'un passager pénètre en zone réservée en s'étant soustrait à l'inspection filtrage ou en étant muni d'un article prohibé découvert lors de cette inspection filtrage ;
  - f) D'informer immédiatement les services compétents de l'Etat de toute situation qui ne lui permet pas d'assurer les objectifs de sûreté qui lui sont imposés et, par la suite, du rétablissement de la situation normale.
- En outre, sur les aérodromes où le trafic annuel est supérieur à 200 000 passagers commerciaux :
- g) L'exploitant d'aérodrome est tenu d'établir, chaque semaine pour la semaine suivante, le tableau des effectifs minima affectés à l'inspection filtrage par plages horaires et par aérogares.

Article 16 Règles applicables au traitement des passagers. L'exploitant d'aérodrome ou l'entreprise opérant pour son compte est tenu :

- a) De procéder à la vérification de la validité du document de transport du passager pour le secteur d'embarquement considéré ;
- b) D'effectuer, de manière aléatoire, des palpations de sécurité avec le consentement de la personne et en respectant des objectifs quantitatifs fixés par décision de l'autorité compétente, et, lorsque des équipements de détection sont utilisés :
- c) De procéder à des palpations de sécurité sur les passagers qui produisent des certificats médicaux leur interdisant d'être soumis à ces équipements ;
- d) De procéder, en cas d'alarme persistante à l'issue des examens effectués à l'aide de ces équipements, à des palpations de sécurité.

Article 17 Règles applicables au traitement des bagages de cabine.

Lorsque des équipements de détection sont utilisés, l'exploitant d'aérodrome ou l'entreprise opérant pour son compte est tenu :

- a) De procéder, en cas d'alarme de l'équipement de détection ou d'absence de validation par l'opérateur, à la fouille du bagage ou de l'objet ;
- b) D'effectuer, de manière aléatoire, une fouille des bagages de cabine avec le consentement de la personne et en respectant des objectifs quantitatifs fixés par décision de l'autorité compétente.

Article 18 Règles d'armement des postes d'inspection filtrage et comptes rendus d'exploitation.

L'exploitant d'aérodrome est tenu d'établir :

- a) Les différentes règles d'armement des postes d'inspection filtrage en fonction des flux traités et de la typologie des vols ;
- b) Des comptes rendus mensuels d'exploitation du service IFPBC qui précisent :
  - les résultats des tests de performance ;
  - le nombre de passagers traités ;
  - les éléments quantitatifs concernant les fouilles de bagages et les palpations de sécurité effectivement réalisées ;

- les principaux événements d'exploitation survenus ainsi que les mesures correctives prises.

Chapitre III - Service d'inspection filtrage des bagages de soute (IFBS)

Article 19 Mise en place d'un service IFBS.

- a) L'exploitant d'un aérodrome dont le trafic annuel est supérieur à 200 000 passagers commerciaux est tenu d'assurer le service IFBS pour les bagages traités dans les installations communes de l'aérodrome.
- b) L'exploitant d'un aérodrome dont le trafic annuel est compris entre 70 000 et 200 000 passagers commerciaux est tenu d'assurer le service IFBS :
  - pour les bagages traités dans les installations communes de l'aérodrome qui sont acheminés par un service aérien régulier, au sens du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992, à bord d'aéronefs de capacité certifiée supérieure ou égale à 20 places ;
  - pour les autres bagages traités dans ces installations pendant les plages horaires où le service IFBS est assuré en vertu du point précédent.
- c) Pour les autres aérodromes, l'exploitant est tenu d'assurer le service IFBS selon les modalités particulières fixées par décision du ministre chargé des transports.

Article 20 Règles générales.

L'exploitant d'aérodrome ou l'entreprise opérant pour son compte est tenu :

- a) D'assurer l'inspection filtrage de tous les bagages de soute présentés par les entreprises de transport aérien ou les entreprises opérant pour le compte de celles-ci ;
- b) D'informer les passagers de la liste des articles prohibés dans les bagages de soute et des précautions à prendre en matière de surveillance des bagages ;
- c) De soumettre chaque bagage de soute accompagné à un examen dit « primaire » à l'aide d'un des moyens suivants :
  1. Fouille manuelle, en présence du passager ou d'un représentant de l'entreprise de transport aérien ;
  2. EDS ou EDDS ;
  3. Equipement de détection de trace pour les bagages ouverts ;
  4. Equipe cynotechnique ;
  5. PEDS ;
  6. Equipement radioscopique classique doté d'un dispositif de projection d'image de menace activé ;
  7. Equipement radioscopique classique, 10 % des bagages faisant par ailleurs l'objet d'une vérification supplémentaire à l'aide d'un des moyens 1, 2, 4 ou 5 ci-dessus ou, en l'absence de ces moyens, d'un contrôle sous deux angles différents par le même opérateur au même endroit ;
- d) De procéder, lorsque l'examen primaire ne lui permet pas de s'assurer dans le cadre des procédures établies que le bagage ne contient pas d'articles prohibés, à un examen dit « complémentaire » par un des moyens ci-dessus différent du premier et de performance supérieure selon une classification fixée par une décision du ministre des transports ;
- e) De soumettre chaque bagage de soute qui n'est pas accompagné à un examen à l'aide d'un des moyens suivants :
  1. EDS ;
  2. PEDS à niveaux multiples permettant, au niveau 2, la visualisation de tous les bagages par les opérateurs ;
  3. Radioscopie classique, chaque bagage étant examiné sous deux angles différents par le même opérateur au même endroit ;
  4. Fouille manuelle, en présence d'un représentant de l'entreprise de transport aérien, complétée par le recours à un équipement de détection de traces pour les bagages

ouverts ;

5. Equipe cynotechnique, sauf dans le cas où le bagage concerné a déjà été examiné conformément aux normes prévues dans le présent chapitre, a été séparé de son propriétaire pour des raisons indépendantes de sa volonté et a été placé sous la surveillance du transporteur aérien ;

f) De vérifier l'absence de bagages abandonnés dans la zone de traitement des bagages, avant chaque mise en service;

g) D'informer immédiatement les services compétents de l'Etat ainsi que l'entreprise de transport aérien concernée des cas où un article prohibé en soute a été trouvé et d'appliquer les consignes établies par l'autorité compétente ;

h) Dans le cas où l'inspection filtrage ne lui a pas permis de s'assurer dans le cadre des procédures établies que le bagage concerné ne contenait pas d'articles prohibés en soute, d'informer immédiatement les services compétents de l'Etat ainsi que l'entreprise de transport aérien concernée et d'acheminer le bagage concerné vers un lieu de stockage temporaire dédié.

Article 21 Règles applicables à l'utilisation des équipements radioscopiques à détection automatique. L'exploitant d'aérodrome décide du mode de fonctionnement, faisant intervenir ou non un opérateur, pour les équipements radioscopiques à détection automatique qu'il met en oeuvre ou fait mettre en oeuvre lors de l'inspection filtrage.

Article 22 Règles applicables à l'utilisation des équipements radioscopiques classiques.

L'exploitant d'un aérodrome dont le trafic annuel est supérieur à 200 000 passagers commerciaux ne peut, à compter du 1er janvier 2003, recourir pour le service IFBS en mode normal à des équipements de détection par radioscopie classique. Toutefois, l'exploitant de cet aérodrome peut recourir à de tels équipements :

- pendant les trois premières années où le trafic est supérieur à 200 000 passagers commerciaux ;
- pour l'examen des bagages dont les dimensions interdisent le recours aux équipements de détection par radioscopie à détection automatique ;
- jusqu'à une échéance fixée par décision du ministre chargé des transports pour l'examen d'un maximum de 10 % des bagages traités dans chaque aérogare ;
- pour l'examen des bagages destinés à être embarqués sur des liaisons à vocation locale figurant sur une liste établie par l'autorité compétente ;
- exceptionnellement, dans les situations de fonctionnement du service IFBS en mode dégradé défini à l'article 23.

Article 23 Règles applicables au fonctionnement du service IFBS en mode dégradé.

Le service IFBS est réputé en mode dégradé lorsqu'un ou plusieurs des équipements normalement utilisés sont indisponibles et qu'il n'est plus possible d'assurer le service pour tout ou partie des bagages. L'exploitant d'aérodrome est tenu :

- a) D'informer immédiatement les services compétents de l'Etat du fonctionnement en mode dégradé, ainsi que de la durée prévisible d'une telle situation ;
- b) De veiller à maintenir un taux d'inspection filtrage aussi élevé que possible en recourant aux moyens autorisés ;
- c) D'informer immédiatement les services compétents de l'Etat des cas où il n'est pas en mesure d'assurer l'inspection filtrage de tous les bagages ;
- d) D'assurer l'inspection filtrage des bagages de soute selon les priorités fixées par l'autorité compétente.

Article 24 Comptes rendus d'exploitation.

L'exploitant d'aérodrome est tenu d'établir, par aérogare, des comptes rendus mensuels d'exploitation du service IFBS qui précisent :

- le taux de disponibilité du service IFBS calculé en rapportant le temps de service en mode normal au temps de service dû;
- les résultats des tests de performance;
- le pourcentage de bagages pour lesquels l'inspection filtrage a été effectuée, à chacun des niveaux de traitement, à l'aide des seuls équipements autorisés en situation normale;
- le pourcentage de bagages pour lesquels l'inspection filtrage a été effectuée à l'aide d'équipements autorisés uniquement pendant les situations dégradées;
- les principaux événements d'exploitation survenus ainsi que les mesures correctives prises.

Chapitre IV - Contrôle des accès communs dans la zone réservée et procédures de sûreté des installations

Article 25 Salles d'embarquement, circuits d'accès des passagers aux aéronefs et zones de traitement des bagages.

L'exploitant d'aérodrome est tenu d'établir un document de procédures de sûreté d'utilisation des comptoirs d'enregistrement, des salles d'embarquement, des circuits d'accès des passagers aux aéronefs ainsi que des zones de traitement des bagages de soute et des dispositifs de protection des bagages de soute en attente de chargement.

Article 26 Titres de circulation et autorisations d'accès.

I. - Listes des entreprises ou organismes pouvant formuler des demandes

L'exploitant d'aérodrome est tenu d'établir et de tenir à jour la liste des entreprises ou organismes autorisés à occuper ou utiliser la zone réservée ainsi que la liste des entreprises de travail temporaire désignées par ces entreprises ou organismes et auxquelles ils ont recours.

II. - Recevabilité des demandes

Sur demande des services compétents de l'Etat et selon des modalités convenues, l'exploitant d'aérodrome est tenu de mettre en place un service chargé :

- d'accueillir le public concerné par les titres de circulation en zone réservée et les autorisations d'accès des véhicules dans cette zone ;
- de vérifier la recevabilité des dossiers déposés ;
- de renseigner la base de données informatiques des titres de circulation ;
- de fabriquer les titres de circulation ainsi que les contremarques des véhicules.

Article 27 Accès des personnes.

L'exploitant d'aérodrome ou l'entreprise opérant pour son compte est tenu :

- a) De ne laisser pénétrer en zone réservée par un accès commun que les personnes titulaires de l'un des documents visés à l'article 8, valide pour cet accès ;
- b) De s'assurer, en cas d'accès accompagné, de la présence de l'accompagnateur lors de l'accès à la zone réservée ;
- c) De procéder, pour les aérodromes appartenant à une liste prise par décision du ministre chargé des transports, aux vérifications mentionnées au a en consultant la liste informatisée des titres de circulation en cours de validité et de faire un comptage mensuel de l'utilisation des accès.

Article 28 Inspection filtrage des personnes.

L'exploitant d'aérodrome ou l'entreprise opérant pour son compte est tenu de réaliser, sur les aérodromes appartenant à une liste prise par décision du ministre

chargé des transports, l'inspection filtrage des personnes qui ont un titre de circulation valide, en respectant les modalités des articles 15 à 18 et les objectifs quantitatifs fixés par la décision précitée.

Article 29 Biens et produits utilisés à bord des aéronefs.  
A compter du 1er janvier 2004, l'exploitant d'aérodrome ou l'entreprise opérant pour son compte est tenu de ne laisser pénétrer en zone réservée par les accès communs que les biens et produits acheminés par une entreprise ou un organisme agréé en qualité d'« établissement connu ».

Article 30 Autres biens et produits.

A compter du 1er janvier 2004, l'exploitant d'aérodrome ou l'entreprise opérant pour son compte est tenu de réaliser, sur les aérodromes appartenant à une liste prise par décision du ministre chargé des transports, l'inspection filtrage des autres biens et produits pénétrant en zone réservée en respectant les modalités et les objectifs quantitatifs fixés par la décision précitée.

Article 31 Accès des véhicules.

L'exploitant d'aérodrome ou l'entreprise opérant pour son compte est tenu :

- a) De ne laisser pénétrer en zone réservée que les véhicules disposant d'une autorisation d'accès valide pour l'accès considéré ;
- b) De faire un comptage mensuel de l'utilisation de chaque accès, pour les aérodromes appartenant à une liste prise par décision du ministre chargé des transports ;
- c) De réaliser, sur les aérodromes appartenant à une liste prise par décision du ministre chargé des transports, l'inspection filtrage des véhicules qui ont une autorisation d'accès à la zone réservée, en respectant les modalités et les objectifs quantitatifs fixés par la décision précitée.

Chapitre V - Tâches ne pouvant être exécutées que par des personnes spécialement formées et entraînées

Article 32

L'exploitant d'aérodrome ou l'entreprise opérant pour son compte est tenu de faire exécuter et superviser les tâches suivantes par des personnes ayant bénéficié de formations initiales et continues en matière de :

- surveillance des installations ;
- contrôle de l'exécution des mesures de sûreté.

Chapitre VI - Conditions relatives à l'utilisation d'équipes cynotechniques

Article 33 Dispositions générales.

Une équipe cynotechnique est un binôme composé d'un chien spécialisé dans la recherche d'explosifs et d'un maître de chien.

a) L'exploitant d'aérodrome ou l'entreprise opérant pour son compte est tenu de veiller au respect des conditions suivantes :

- un chien ne peut avoir qu'un seul maître à un instant donné;
- un chien participant à un service d'inspection filtrage ne peut avoir d'autre utilisation;
- un chien ne peut être amené à effectuer plus de 3 heures de recherche olfactive par période de 24 heures;
- un chien ne peut pas effectuer une période de recherche excédant 30 minutes consécutives;
- toute période de recherche est suivie d'une période de repos d'une durée double;
- tous les objets à inspecter doivent être facilement accessibles au chien.

b) En matière d'inspection filtrage des personnes et des bagages de cabine, l'exploitant d'aérodrome ou l'entreprise opérant pour son compte ne peut faire

intervenir une équipe cynotechnique que dans les seuls cas visés par une décision de l'autorité compétente.

Article 34 Première utilisation d'un chien.

Avant la première utilisation d'un chien, l'exploitant d'aérodrome ou l'entreprise opérant pour son compte est tenu de s'assurer que son niveau de performance satisfait aux exigences de performances minimales fixées par décision de l'autorité compétente et d'être en mesure de démontrer le niveau atteint.

Article 35 Présentation des chiens au contrôle initial de l'administration.

L'exploitant d'aérodrome ou l'entreprise opérant pour son compte est tenu de soumettre chaque chien au contrôle initial des services compétents de l'Etat dans les 6 mois suivant sa première utilisation. Les chiens utilisés doivent satisfaire à des exigences de performance minimale portant sur leur capacité à détecter des substances explosives. En cas de performance insuffisante, un animal ne peut être maintenu en service. Toutefois, l'animal peut à nouveau être présenté au contrôle initial de l'administration après avoir subi un entraînement complémentaire.

Article 36 Surveillance de la performance de la détection des explosifs.

L'exploitant d'aérodrome ou l'entreprise opérant pour son compte est tenu de pouvoir démontrer en permanence que le niveau de performance des chiens satisfait aux exigences de performance minimale fixées par décision de l'autorité compétente.

Chapitre VII - Programme de sûreté

Article 37

L'exploitant d'aérodrome et l'entreprise opérant pour son compte sont chacun tenus :

- a) D'établir et de mettre à jour un programme de sûreté qui précise notamment :
  - l'organisation adoptée pour assurer l'exécution et le contrôle des mesures de sûreté ;
  - le plan général des installations utilisées ;
  - les modalités de recours à la sous-traitance, notamment la répartition des tâches de sûreté entre les différents intervenants ;
- b) De préciser pour chaque mesure ou obligation qui est de son ressort :
  - le lieu où la mesure est mise en oeuvre ;
  - les équipements de détection ou autres moyens physiques mis en oeuvre ;
  - les procédures et consignes d'exploitation, en mode normal et en mode dégradé, les consignes d'établissement des comptes rendus d'incident ainsi que les personnes chargées de leur mise en oeuvre ;
  - les procédures et consignes de contrôle de l'exécution de la mesure, ainsi que les personnes chargées de ces contrôles.

Chapitre VIII - Programme d'assurance qualité

Article 38 Programme d'assurance qualité.

a) Dans le domaine de la sûreté, l'exploitant d'aérodrome et l'entreprise opérant pour son compte sont chacun tenus d'établir et de mettre à jour un programme d'assurance qualité qui peut s'inscrire dans une démarche qualité plus globale et qui comporte notamment :

- la désignation d'une personne responsable en matière d'assurance qualité, indépendante des responsables des tâches opérationnelles ;
- un dispositif de rapport et d'analyse relatif aux incidents d'exécution des mesures de sûreté ;
- un dispositif de vérification de conformité aux

conditions techniques qui leur sont applicables des équipements, moyens, formations et infrastructures mis en oeuvre ;

- un dispositif de supervision de l'activité des sous-traitants ;

- l'élaboration d'un bilan annuel ;

b) L'exploitant d'aérodrome et l'entreprise opérant pour son compte sont chacun tenus d'établir et de mettre à jour des plans d'actions correctives en cas d'insuffisances mises en évidence dans l'analyse des incidents d'exploitation.

## TITRE IV - OBLIGATIONS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

### Chapitre 1er - Dispositions générales

#### Article 39

Le présent titre définit les obligations que respectent les entreprises de transport aérien exploitant, au départ d'aérodromes dont le trafic annuel est supérieur à 70 000 passagers commerciaux ou figurant sur une liste fixée par décision du ministre chargé des transports, un ou plusieurs avions dont l'aménagement intérieur comporte plus de 14 sièges passagers. Il précise les obligations que respectent les entreprises de transport aérien concernées par les dispositions de l'article L. 321-7 du code de l'aviation civile et des articles qui en découlent ainsi que les tâches visées au troisième alinéa de l'article R. 213-1 qui ne peuvent être exécutées que par du personnel spécialement formé et entraîné. Le cas échéant, il concerne également les personnes morales à qui a été déléguée l'exécution de certaines tâches dans le cadre d'un contrat.

### Chapitre II - Passagers et bagages à l'enregistrement

#### Article 40 Mesures de protection au comptoir.

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue :

a) De rendre les cartes d'embarquement et les étiquettes bagages, vierges ou inutilisées, inaccessibles à toute autre personne que les agents d'enregistrement;

b) De mettre en oeuvre les procédures de sûreté définies pour chaque banque qu'elle utilise de manière qu'un bagage qui n'a pas été enregistré ne puisse pas être déposé sur les tapis collecteurs aux comptoirs d'enregistrement.

#### Article 41 Sensibilisation des passagers.

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue de présenter sur les comptoirs d'enregistrement, de façon visible des passagers, des consignes visuelles répondant aux points ci-dessous :

- le passager a la pleine connaissance du contenu de chacun de ses bagages ;

- le passager n'a pas laissé ses bagages sans surveillance depuis le moment où il les a préparés, ou bien le bagage porte des témoins d'intégrité des dispositifs de fermeture qui n'ont pas été violés ;

- le passager n'a pas accepté de bagage ni d'objet d'un autre passager ou de toute autre personne ;

- le passager a respecté les limitations relatives aux bagages de cabine ;

- le passager n'a pas gardé sur lui ou dans ses bagages de cabine des articles dont l'emport est interdit en cabine ;

- le passager n'a pas disposé dans ses bagages de soute des articles dont l'emport est interdit en soute.

#### Article 42 Vérification de concordance.

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue :

a) Hormis dans le cas d'utilisation de borne d'enregistrement automatique, de vérifier la concordance

entre le nom figurant sur le titre de transport et celui figurant sur un document présenté par le passager attestant de son identité ;

b) De s'assurer, lors de l'enregistrement, que chaque bagage de soute du passager comporte la mention du nom du titulaire du billet.

## Chapitre III - Passagers et bagages de cabine avant et pendant l'embarquement

### Article 43 Inspection filtrage.

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue :

a) De présenter les passagers en correspondance et ce qu'ils transportent à l'inspection filtrage définie pour l'aérodrome à moins que ces passagers ne proviennent d'un aérodrome visé dans une décision du ministre chargé des transports ;

b) D'orienter les passagers en transit débarqués temporairement vers une salle séparée des autres flux de passagers ou vers un poste d'inspection filtrage prévu à cet effet ;

c) De n'embarquer les autres passagers et leurs bagages de cabine qu'après qu'ils ont été soumis à l'inspection filtrage définie pour l'aérodrome ;

d) De mettre en oeuvre l'inspection filtrage quand le départ de l'aéronef est programmé en dehors des horaires de fonctionnement du service de sûreté ;

e) De se conformer, lorsqu'elle met en oeuvre une telle inspection filtrage, aux dispositions des articles 15 à 18.

### Article 44 Maintien d'intégrité avant l'embarquement.

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue :

a) De mettre en oeuvre les procédures de sûreté de séparation des flux et de maintien d'intégrité définies pour les installations utilisées ;

b) D'appliquer les procédures d'utilisation des portes d'accès aux aires de trafic des passerelles d'embarquement ;

c) De maintenir l'intégrité du circuit d'acheminement des passagers vers les aéronefs et de signaler aux services compétents de l'Etat tout événement anormal lors de cet acheminement.

### Article 45 Vérification de concordance avant l'embarquement.

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue de vérifier que le passager qui se présente à l'embarquement d'un vol est bien le passager qui a été enregistré. Lorsqu'une salle d'embarquement est réservée à un seul vol, cette mesure peut être effectuée à l'entrée dans la salle.

## Chapitre IV - Bagages de soute avant l'embarquement

### Article 46 Inspection filtrage.

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue :

a) De présenter à l'inspection filtrage les bagages de soute accompagnés, à moins que :

- ces bagages n'aient été retirés à un passager lors de l'embarquement pour des raisons de sécurité ; ou

- lorsque ces bagages sont en correspondance ou en transit, ils ne proviennent d'un aérodrome visé dans une décision du ministre chargé des transports ;

b) De présenter à l'inspection filtrage, nonobstant toute opération de sûreté effectuée auparavant, la totalité des bagages de soute autres que ceux visés au a et d'établir leur liste sur un manifeste ou par tout autre moyen ;

c) De mettre en oeuvre l'inspection filtrage quand le départ de l'aéronef est programmé en dehors des horaires de fonctionnement du service de sûreté ;

d) De se conformer, lorsqu'elle met en oeuvre une telle inspection filtrage, aux dispositions des articles 20 à 24.

Article 47 Maintien d'intégrité et vérification de concordance avant l'embarquement.

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue :

- a) Dès lors qu'elle a pris en charge les bagages de soute, de ne les rendre accessibles qu'à du personnel autorisé pendant leur manutention et leur transport jusqu'à leur chargement dans l'aéronef ;
- b) De n'embarquer un bagage de soute que s'il a été enregistré par un passager prévu pour le vol ou que s'il figure sur la liste des bagages réacheminés sur le vol ;
- c) De retirer ou de ne pas charger, hormis dans les cas prévus de réacheminement, les bagages de soute des passagers qui ne sont pas présents à bord ;
- d) Dans le cas d'un bagage de cabine retiré à un passager lors de l'embarquement pour être chargé en soute pour des raisons de sécurité conformément à l'article 46, de s'assurer que le passager concerné est présent à bord et que le changement de statut du bagage en question a été enregistré sur un manifeste ou sur tout autre moyen établi à cet effet.

Chapitre V - Biens et produits utilisés à bord des aéronefs

Article 48 Vérification documentaire des biens et produits remis par un établissement connu.

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue :

- a) De vérifier, préalablement à leur embarquement, le certificat de sûreté de tous les biens et produits livrés en zone réservée par une entreprise ou un organisme agréé en qualité d'« établissement connu » et le cas échéant d'y annoter les anomalies constatées ainsi que les mesures correctives prises ;
- b) D'archiver pendant trois mois un exemplaire des certificats de sûreté remis avec les biens et produits par l'« établissement connu » lors de leur livraison en zone réservée.

Article 49 Accessibilité des biens et produits.

I. - Lieu de préparation et stockage des biens et produits

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue :

- a) D'établir et de tenir à jour la liste des personnes autorisées à accéder aux lieux où sont préparés et stockés les biens et produits utilisés à bord des aéronefs;
- b) D'en limiter l'accès aux seules personnes autorisées;
- c) De garder pendant trois mois l'enregistrement des entrées des personnes dans ces lieux conformément à la législation en vigueur;
- d) De mettre en oeuvre un dispositif de détection d'intrusion dans ces lieux en dehors des périodes d'utilisation opérationnelle;
- e) De procéder, suite à toute intrusion, à une vérification de l'intégrité des biens et produits stockés dans ces lieux
- f) A compter du 1er janvier 2004, d'effectuer l'inspection filtrage des personnes accédant à ces lieux et des biens et produits qu'elles transportent en respectant les dispositions des articles 15 à 18 et les objectifs quantitatifs fixés par une décision du ministre chargé des transports, sauf dans le cas où une telle inspection filtrage a déjà eu lieu à l'entrée en zone réservée par un accès autorisé.

II. - Acheminement à l'intérieur de la zone réservée

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue, pour tout acheminement à l'intérieur de la zone réservée de biens et produits utilisés à bord des aéronefs :

- a) De garder pendant trois mois l'enregistrement de la

date et de l'heure de cette opération conformément à la législation en vigueur ;

b) De veiller à ce qu'aucun objet ne puisse être introduit dans les biens et produits pendant l'acheminement et la mise à bord et qu'à cette fin ils ne soient jamais laissés sans surveillance ou sans protection.

Article 50 Vérification.

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue de réaliser une vérification des biens et produits remis par une entreprise ou un organisme autre qu'un établissement connu. Cette mesure peut être réalisée, dans les limites fixées pour chacun de ces examens par décision du ministre chargé des transports, par une fouille manuelle, par un examen visuel, par un examen cynotechnique, par l'utilisation d'un équipement radioscopique classique, d'un équipement de détection des masses métalliques ou d'un équipement de détection de traces ou de vapeurs d'explosifs, ou par une combinaison de ces moyens.

Chapitre VI - Fret, colis postaux et matériel transporté par l'entreprise de transport aérien pour son propre compte

Article 51 Accessibilité.

I. - Acheminement vers la zone réservée

Pour l'acheminement d'expéditions de l'extérieur vers la zone réservée, l'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue :

- a) De garder pendant trois mois l'enregistrement de la date et de l'heure de cette opération;
- b) De veiller à ce qu'aucun objet ne puisse être introduit dans les expéditions de matériel transporté pour son propre compte pendant l'acheminement et qu'à cette fin les expéditions ne soient jamais laissées sans surveillance ou sans protection.

II. - Traitement et stockage en zone réservée

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue :

- a) D'établir et de tenir à jour la liste des personnes autorisées à accéder aux lieux où sont traitées et stockées les expéditions;
- b) D'en limiter l'accès aux seules personnes autorisées;
- c) De garder pendant trois mois l'enregistrement des entrées des personnes dans ces lieux conformément à la législation en vigueur;
- d) De mettre en oeuvre un dispositif de détection d'intrusion dans ces lieux en dehors des périodes d'utilisation opérationnelle;
- e) De procéder, suite à toute intrusion, à une vérification de l'intégrité des expéditions stockées dans ces lieux.

III. - Acheminement à l'intérieur de la zone réservée

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue, pour tout acheminement d'une expédition à l'intérieur de la zone réservée :

- a) De garder pendant trois mois l'enregistrement de la date et de l'heure de cette opération;
- b) De veiller à ce qu'aucun objet ne puisse être introduit dans les expéditions pendant l'acheminement et qu'à cette fin ils ne soient jamais laissés sans surveillance ou sans protection.

Article 52 Etat descriptif

- a) Pour les expéditions qui en sont dépourvues, l'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue d'établir l'état descriptif de l'expédition dès réception de celle-ci en y faisant figurer:
  - la mention «Etat descriptif de l'expédition»;
  - la date d'établissement du document ainsi que son numéro d'ordre;
  - la référence de l'expédition;
  - la description de l'expédition, notamment le nombre des

colis ou contenants la composant, son poids, la nature de son contenu et la description de son emballage.

b) L'état descriptif de l'expédition peut être établi sur le même formulaire que le certificat de sûreté. Le cas échéant, il peut être établi informatiquement. L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue d'archiver pendant trois mois un exemplaire de tous les états descriptifs attachés aux expéditions qu'elle traite.

#### Article 53 Vérification et inspection filtrage

##### I. - Dispositions générales

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue :

- a) De soumettre l'expédition à un des examens suivants, dans les cadres d'utilisation fixés par une décision du ministre chargé des transports :
  - l'examen de l'expédition à l'aide d'un équipement radioscopique classique;
  - l'examen de l'expédition déclarée dépourvue de parties métalliques à l'aide d'un équipement de détection des masses métalliques;
  - l'examen de l'expédition à l'aide d'un équipement PEDS, EDS ou EDDS;
  - l'examen des colis ouverts à l'aide d'un équipement de détection de traces ou de vapeurs d'explosifs dans les colis;
  - l'examen de l'expédition par une équipe cynotechnique répondant aux conditions des articles 33 à 36;
  - l'examen visuel des colis ouverts;
  - l'examen par le biais d'un cycle de décompression, si aucun des moyens mentionnés ci-dessus et figurant dans le programme de sûreté de l'entreprise ne permet d'établir l'aptitude au transport aérien, l'examen par le biais d'un entreposage peut être appliqué, sa durée minimale et le recours à celui-ci étant fixés par une décision du ministre chargé des transports ;
- b) D'établir, en fonction des équipements utilisés ainsi que du flux et de la nature des expéditions à vérifier, une ou plusieurs procédures d'exploitation ;
- c) De ne pas déclarer apte au transport aérien toute expédition comprenant un colis présentant une zone masquée ou une image qui ne peut pas être interprétée lors de son seul examen effectué à l'aide d'un équipement radioscopique classique ;
- d) D'établir des comptes rendus d'activité en matière de vérification et d'inspection filtrage précisant, pour la période considérée, le nombre d'expéditions concernées, leurs types de contrôle et la liste des chargeurs non connus dont le fret ou les colis postaux ne peuvent pas faire l'objet de contrôle après leur conditionnement du fait de leurs caractéristiques.

##### II. - Cas particulier des vols «tout cargo»

Les expéditions destinées à être embarquées à bord de vols « tout cargo » peuvent ne subir les examens prévus au a du I ci-dessus que sur une base aléatoire selon des taux et règles d'échantillonnage fixés par une décision du ministre chargé des transports.

##### III. - Cas du fret postal, des colis postaux, des correspondances et de la presse

En lieu et place des examens prévus au a du I ci-dessus, l'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte peut appliquer les dispositions particulières prévues par l'arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé des postes en vue d'assurer l'inspection filtrage du fret postal, des colis postaux, des correspondances et de la presse.

##### IV. - Cas des expéditions de petites tailles et de faible poids

En lieu et place des examens prévus au a du I ci-dessus, l'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant

pour son compte peut vérifier que les caractéristiques physiques de l'expédition n'excèdent pas des limites fixées dans une décision du ministre chargé des transports.

##### V. - Cas des greffons et des organes humains

En lieu et place des examens prévus au a du I ci-dessus, l'entreprise de transport aérien peut procéder à une vérification documentaire pour les greffons et organes humains dont l'expédition est authentifiée par l'hôpital à l'origine de l'envoi et par le service de régulation et d'appui national de l'Etablissement français des greffons ou le cas échéant par le service de régulation et d'appui Centre-Est-La Réunion ou le service de régulation et d'appui Ile-de-France - Centre-les Antilles.

#### Article 54 Certificat de sûreté

- a) Avant l'embarquement d'une expédition à bord d'un aéronef, l'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue de s'assurer que le certificat de sûreté comporte les informations suivantes :
  - la mention « Certificat de sûreté » ;
  - la raison sociale de l'émetteur ;
  - la date d'établissement du certificat de sûreté ainsi que son numéro d'ordre ;
  - la date de sa prise en charge ainsi que les références internes de l'expédition ;
  - la mention «Expédition apte au transport aérien» après avoir procédé, si nécessaire, à la vérification ou l'inspection filtrage adéquate, le cas échéant suivie de «Ne pouvant être embarquée que sur les vols tout cargo».
- b) Le cas échéant, le certificat de sûreté peut être établi informatiquement. L'entreprise de transport aérien est tenue d'archiver pendant trois mois un exemplaire de tous les certificats de sûreté attachés aux expéditions qu'elle traite.
- c) L'entreprise de transport aérien est tenue de garder pendant trois mois, pour toute expédition ou sous-ensemble d'expédition, l'enregistrement des données lui ayant permis d'établir ou de vérifier l'aptitude au transport aérien.

#### Chapitre VII - Aéronefs

##### Article 55 Vérification de sûreté de l'aéronef.

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue d'effectuer une vérification de l'aéronef avant chaque embarquement de passagers ou de fret.

##### Article 56 Fouille de sûreté de l'aéronef.

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue d'effectuer une fouille de l'aéronef lorsque celui-ci est remis en service sauf si des mesures de protection ou de surveillance ont été mises en oeuvre pendant l'arrêt du service.

##### Article 57 Surveillance de l'accès à la cabine, aux trappes et aux soutes des aéronefs en exploitation.

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue :

- a) De veiller à ce que les personnes qui pénètrent dans la cabine et accèdent aux trappes et aux soutes soient mandatées pour intervenir sur l'aéronef ;
- b) De veiller à ce que les véhicules qui s'approchent de l'aéronef appartiennent à une entreprise ou un organisme mandaté pour intervenir dans l'exploitation dudit aéronef ;
- c) De signaler aux services compétents de l'Etat tout événement anormal lors de l'acheminement des passagers vers les aéronefs.

#### Chapitre VIII - Equipages

#### Article 58 Carte de navigant

L'entreprise de transport aérien est tenue :

- a) D'établir, pour chaque navigant rattaché à l'un de ses établissements situés sur le territoire national, la carte de navigant au sens de l'article R. 213-4 ;
- b) De signaler aux services compétents de l'Etat tout cas de perte ou de vol de carte de navigant ;
- c) De retirer leurs cartes de navigant aux personnels concernés à l'échéance de leur contrat de travail.

#### Article 59 Inspection filtrage des équipages et de leurs bagages de cabine.

L'entreprise de transport aérien est tenue:

- a) De soumettre à l'inspection filtrage ses équipages et leurs bagages de cabine ;
- b) De soumettre ses équipages qui utilisent le circuit passagers aux dispositions de maintien d'intégrité applicables aux passagers ;
- c) De réaliser, lorsqu'elle effectue l'inspection filtrage des équipages et de leurs bagages de cabine, le maintien de leur intégrité jusqu'à leur montée à bord de l'aéronef.

#### Article 60 Inspection filtrage des bagages de soute.

L'entreprise de transport aérien est tenue :

- a) De soumettre à l'inspection filtrage les bagages de soute des équipages ;
- b) De soumettre les bagages de soute des équipages qui utilisent le circuit prévu pour les bagages de soute des passagers aux dispositions de maintien d'intégrité applicables aux bagages de soute des passagers ;
- c) De réaliser, lorsqu'elle effectue l'inspection filtrage des bagages de soute, le maintien de leur intégrité jusqu'à leur mise à bord de l'aéronef.

#### Article 61 Repas.

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue de s'assurer que les plateaux repas de l'équipage font l'objet d'une surveillance ou d'une protection appropriée.

#### Chapitre IX - Tâches ne pouvant être exécutées que par des personnes spécialement formées et entraînées

##### Article 62

L'entreprise de transport aérien ou l'entreprise opérant pour son compte est tenue de faire exécuter et superviser les tâches suivantes par des personnes ayant bénéficié de formations initiales et continues en matière :

- d'enregistrement et embarquement des passagers et de leurs bagages ;
- de réception, manutention et stockage des bagages de soute, du fret, de la poste, des biens et produits utilisés à bord des aéronefs ;
- de préparation des biens et produits utilisés à bord ;
- de maintenance des aéronefs en exploitation ;
- de vérification et fouille de sûreté de l'aéronef ;
- de surveillance et contrôle de l'accès à l'aéronef en exploitation ;
- de contrôle de l'exécution des mesures de sûreté.

#### Chapitre X - Programme de sûreté

##### Article 63

Pour chacun de ses établissements du territoire national, l'entreprise de transport aérien et l'entreprise opérant pour son compte sont chacune tenues d'établir et de mettre à jour un programme de sûreté qui précise notamment :

- l'organisation adoptée pour assurer l'exécution et le contrôle des mesures de sûreté ;
- le plan général des installations à usage exclusif dans lesquelles sont mises en oeuvre des mesures de sûreté ;
- les modalités de recours à la sous-traitance, notamment la répartition des tâches de sûreté entre les différents

intervenants.

Ce programme peut faire référence aux procédures contenues dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

#### Article 64

Pour chaque mesure ou obligation qui est de son ressort, l'entreprise de transport aérien et l'entreprise opérant pour son compte sont tenues de préciser :

- le lieu où la mesure est mise en oeuvre ;
- les équipements de détection ou autres moyens physiques mis en oeuvre ;
- les procédures et consignes d'exploitation, en mode normal et en mode dégradé, les consignes d'établissement des comptes rendus d'incident ainsi que les personnes chargées de leur mise en oeuvre ;
- les procédures et consignes de contrôle de l'exécution de la mesure, ainsi que les personnes chargées de ces contrôles.

#### Chapitre XI - Programme d'assurance qualité

##### Article 65

a) Dans le domaine de la sûreté, l'entreprise de transport aérien et l'entreprise opérant pour son compte sont chacune tenues d'établir et de mettre à jour un programme d'assurance qualité qui peut s'inscrire dans une démarche qualité plus globale et qui comporte notamment :

- la désignation d'une personne responsable en matière d'assurance qualité, indépendante des responsables des tâches opérationnelles ;
- un dispositif de rapport et d'analyse relatif aux incidents d'exécution des mesures de sûreté ;
- un dispositif de vérification de conformité aux conditions techniques qui leur sont applicables des équipements, moyens, formations et infrastructures mis en oeuvre ;
- un dispositif de supervision de l'activité des sous-traitants ;
- l'élaboration d'un bilan annuel.

b) L'entreprise de transport aérien et l'entreprise opérant pour son compte sont chacune tenues d'établir et de mettre à jour des plans d'actions correctives en cas d'insuffisances mises en évidence dans l'analyse des incidents d'exploitation.

#### TITRE V - OBLIGATIONS DES PERSONNES MORALES AUTORISEES A OCCUPER OU UTILISER LA ZONE RESERVEE

##### Chapitre 1<sup>er</sup> - Dispositions générales

##### Article 66

Le présent titre définit les obligations que respectent les entreprises et organismes autorisés à occuper ou utiliser la zone réservée d'un aérodrome dont le trafic annuel est supérieur à 70 000 passagers commerciaux ou figurant sur une liste fixée par décision du ministre chargé des transports. Il précise les connaissances en matière de sûreté dispensées aux personnes pour lesquelles les entreprises et organismes précités sollicitent un titre de circulation sur ces aérodromes ainsi que les tâches visées au troisième alinéa de l'article R. 213-1 qui ne peuvent être exécutées que par du personnel spécialement formé et entraîné.

#### Chapitre II - Titres de circulation

##### Article 67 Formulation des demandes.

L'entreprise ou l'organisme est tenu :

- a) De présenter les demandes de renouvellement d'habilitations avec un préavis minimal d'un mois avant l'échéance de l'habilitation ;
- b) De formuler une nouvelle demande dès lors que les activités d'un salarié ou d'une personne agissant pour son compte ont évolué de telle façon que des secteurs figurant

sur son titre de circulation ne sont plus justifiés;  
c) Sur les aérodromes dont le trafic annuel est supérieur à 500 000 passagers commerciaux, d'établir et de tenir à jour le tableau des catégories d'emplois qu'il génère et des secteurs correspondants.

Article 68 Sensibilisation à la sûreté.

a) L'entreprise ou l'organisme est tenu de dispenser aux personnes agissant pour son compte pour lesquelles il formule la demande de titre de circulation, sur une durée minimale de 2 heures, les connaissances suivantes :

- contours de la zone réservée et de ses différents secteurs;
- accès à la zone réservée et à ses différents secteurs ;
- signalétique liée à l'accès et à la circulation dans la zone réservée et dans ses différents secteurs ;
- règles de vigilance et d'alerte des services compétents de l'Etat en cas de situation anormale ;
- organisation générale de la sûreté au niveau de l'aérodrome ;
- sanctions encourues par les personnes physiques en cas de manquements.

b) L'entreprise ou l'organisme qui formule la demande de titre de circulation est tenu d'établir des attestations individuelles de connaissances comportant les informations suivantes :

- son identification ;
- la mention «Attestation individuelle de connaissances relatives aux principes généraux de sûreté aéroportuaire» ;
- l'identification de l'employeur de la personne s'il est différent de l'entreprise ou de l'organisme qui formule la demande ;
- l'identification de l'organisme de formation si la prestation est sous-traitée ;
- le nom du formateur ;
- la date et le lieu de la sensibilisation ;
- le nom, la fonction et la signature de la personne qui a établi l'attestation.

Article 69 Titres en fin de validité.

L'entreprise ou l'organisme est tenu :

a) De déclarer aux services compétents de l'Etat, dans les 8 jours, les évolutions intervenues dans les activités des personnes agissant pour son compte lorsque ces évolutions impliquent la fin de validité d'un titre de circulation ;

b) D'informer, immédiatement et par écrit, la personne agissant pour son compte qui ne justifie plus d'une activité en zone réservée, ou dont le titre est arrivé en fin de validité, de son obligation de restituer son titre de circulation ;

c) D'organiser un service de collecte des titres de circulation périmés et de les restituer au service gestionnaire local des titres de circulation.

Article 70 Accès accompagné.

L'entreprise ou l'organisme est tenu :

a) De faire accompagner en permanence en zone réservée la personne pour laquelle elle a obtenu un titre d'accès accompagné ;

b) D'informer immédiatement les services compétents de l'Etat de toute situation ne permettant plus l'accompagnement de la personne titulaire d'un titre d'accès accompagné.

Article 71 Circulation et autorisations d'accès des véhicules en zone réservée.

L'entreprise ou l'organisme est tenu :

a) De ne faire circuler un véhicule en zone réservée pour ses besoins d'exploitation que s'il a obtenu pour ce véhicule une autorisation d'accès délivrée par le préfet exerçant les pouvoirs de police ;

b) De fixer de façon apparente sur le véhicule la contremarque matérialisant l'autorisation d'accès ainsi que le logo de l'entreprise ;

c) De tenir à jour la liste des véhicules autorisés et de déclarer aux services compétents de l'Etat, dans les 8 jours, le changement de statut d'un véhicule qui ne justifie plus d'un accès à la zone réservée et de rendre la contremarque correspondante ;

d) De faire surveiller tout déplacement ou stationnement en zone réservée du véhicule pour lequel il a obtenu une autorisation de circulation temporaire.

Chapitre III - Exploitation de lieux à usage exclusif

Article 72 Délivrance de titres de circulation.

L'entreprise ou l'organisme est tenu :

a) De respecter la procédure de délivrance du titre de circulation pour le secteur à usage exclusif stipulée dans son autorisation ;

b) De s'assurer que la personne qui demande à bénéficier d'un titre de circulation pour le lieu à usage exclusif :

- justifie d'une activité dans son secteur à usage exclusif ;
- possède l'habilitation et l'attestation de connaissance visées au I de l'article R. 213-4 ;

c) De ne remettre le titre de circulation que sur présentation d'un document attestant l'identité de son bénéficiaire ;

d) Avant de remettre un titre de circulation accompagné :

- de s'assurer que la personne justifie d'une activité dans son secteur à usage exclusif ;
- de désigner la personne chargée de l'accompagnement du bénéficiaire ;

e) De récupérer le titre de circulation qu'il a délivré lorsque son titulaire ne justifie plus d'une activité dans son secteur à usage exclusif ou que ce titre est arrivé en fin de validité.

Article 73 Dispositions générales pour l'accès à la zone réservée par les lieux à usage exclusif.

a) L'entreprise ou l'organisme qui exploite un accès à la zone réservée ou qui met en oeuvre une inspection filtrage des personnes ou des véhicules est tenu d'appliquer aux accès à ses lieux à usage exclusif des dispositions similaires à celles qui s'appliquent aux accès communs conformément aux articles 27 à 31.

b) L'entreprise ou l'organisme qui exploite un lieu à usage exclusif est tenu de ne pas s'opposer et de ne pas retarder l'accès à ces lieux aux fonctionnaires et militaires en uniforme ou munis d'un ordre de mission ou d'une commission d'emploi.

Article 74 Sécurisation de certains lieux à usage exclusif.

Les lieux concernés par les présentes dispositions sont ceux dans lesquels l'entreprise ou l'organisme :

- effectue la maintenance des aéronefs et de leurs équipements ;
- traite du fret, des biens et des produits embarqués à bord des aéronefs.

L'entreprise ou l'organisme est tenu :

a) D'établir et de tenir à jour la liste des personnes autorisées à accéder dans ces lieux ;

b) D'en limiter l'accès aux seules personnes autorisées;

c) De garder pendant trois mois l'enregistrement des entrées des personnes dans ces lieux conformément à la législation en vigueur ;

d) De mettre en oeuvre un dispositif de détection d'intrusion dans ces lieux en dehors des périodes d'utilisation opérationnelle ;

e) De procéder, suite à toute intrusion, à une vérification de l'intégrité des expéditions et des biens et produits destinés à être utilisés à bord des aéronefs stockés dans ces lieux.

#### Chapitre IV - Règles particulières

Article 75 Stationnement des véhicules non captifs dans certaines zones désignées par arrêté préfectoral.

Des zones d'activités incluses dans la zone réservée qui nécessitent le stationnement de véhicules non captifs peuvent faire l'objet de règles particulières. Dans ce cas, l'entreprise ou l'organisme concerné est tenu :

- a) D'établir et de tenir à jour la liste des véhicules et des conducteurs autorisés à stationner ;
- b) De limiter l'accès aux seuls véhicules et conducteurs autorisés ;
- c) De matérialiser dans la zone réservée les emplacements et les cheminements utilisables par les véhicules autorisés ;
- d) De réaliser une surveillance de la circulation et du stationnement de ces véhicules aux abords des emplacements de stationnement et des voies de circulation des aéronefs.

#### Article 76 Transfert du fret

L'entreprise ou l'organisme exploitant une installation de traitement du fret est tenu :

- a) De ne pas effectuer de transfert de fret entre la zone publique et la zone réservée sans protection ou surveillance de cette opération ;
- b) De ne rendre les expéditions accessibles qu'à du personnel autorisé pendant le transfert du fret en zone réservée ;
- c) De veiller à ce qu'aucun objet ne puisse être introduit dans les expéditions et qu'à cette fin elles ne soient jamais laissées sans surveillance ni protection pendant le transfert du fret en zone réservée ;
- d) De ne remettre les expéditions à l'entreprise de transport aérien qu'en présence d'un représentant de celle-ci.

#### Article 77 Activité commerciale en zone réservée.

L'entreprise ou l'organisme ayant une activité commerciale en zone réservée est tenu :

- a) De présenter à un poste d'inspection filtrage les biens et produits qu'il fait pénétrer en zone réservée ;
- b) De surveiller ses locaux ainsi que les biens et produits qu'il utilise ou qu'il commercialise ;
- c) De ne pas commercialiser des produits ou des articles dont l'emport est interdit dans les cabines des aéronefs.

Chapitre V - Tâches ne pouvant être exécutées que par des personnels spécialement formés et entraînés

#### Article 78

L'entreprise ou l'organisme est tenu de faire exécuter et superviser les tâches suivantes par des personnes ayant bénéficié de formations initiales et continues ainsi que d'entraînements périodiques en matière de :

- préparation, manutention et stockage de bagages, de fret, de colis postaux, de biens et produits utilisés à bord des aéronefs ;
- surveillance des installations ;
- contrôle des accès ;
- contrôle de l'exécution des mesures de sûreté.

#### Chapitre VI - Programme de sûreté

##### Article 79

L'entreprise ou l'organisme est tenu :

- a) D'établir et de mettre à jour un programme de sûreté qui précise notamment :
  - l'organisation adoptée pour assurer l'exécution et le contrôle des mesures de sûreté ;
  - le plan général des installations à usage exclusif dans lesquelles sont mises en oeuvre des mesures de sûreté ;
  - les modalités de recours à la sous-traitance, notamment

la répartition des tâches de sûreté entre les différents intervenants ;

b) De préciser pour chaque mesure ou obligation qui est de son ressort :

- le lieu où la mesure est mise en oeuvre ;
- les équipements de détection ou autres moyens physiques mis en oeuvre ;
- les procédures et consignes d'exploitation, en mode normal et en mode dégradé, les consignes d'établissement des comptes rendus d'incident ainsi que les personnes chargées de leur mise en oeuvre ;
- les procédures et consignes de contrôle de l'exécution de la mesure, ainsi que les personnes chargées de ces contrôles.

#### Chapitre VII - Programme d'assurance qualité

Article 80 Programme d'assurance qualité.

a) Dans le domaine de la sûreté, l'entreprise ou l'organisme est tenu d'établir et de mettre à jour un programme d'assurance qualité qui peut s'inscrire dans une démarche qualité plus globale et qui comporte notamment :

- la désignation d'une personne responsable en matière d'assurance qualité, indépendante des responsables des tâches opérationnelles ;
- un dispositif de rapport et d'analyse relatif aux incidents d'exécution des mesures de sûreté ;
- un dispositif de vérification de conformité aux conditions techniques qui leur sont applicables des équipements, moyens, formations et infrastructures mis en oeuvre ;
- un dispositif de supervision de l'activité des sous-traitants ;
- l'élaboration d'un bilan annuel.

b) L'entreprise ou l'organisme est tenu d'établir et de mettre à jour des plans d'actions correctives en cas d'insuffisances mises en évidence dans l'analyse des incidents d'exploitation.

### TITRE VI - OBLIGATIONS DES EMPLOYEURS CONCERNANT LES FORMATIONS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ ET LA PERFORMANCE DE DÉTECTION D'ARTICLES PROHIBÉS

Chapitre 1er - Objectifs pédagogiques et durées minimales des formations et des entraînements dispensés aux personnels mentionnés à l'article R. 321-10 et aux personnels agréés en application de l'article L 282-8

#### Article 81 Formation initiale.

L'employeur est tenu d'assurer, préalablement à toute prise de poste, une formation initiale correspondant aux tâches qui sont confiées à la personne concernée dans le respect des objectifs pédagogiques et des durées minimales fixés dans les tableaux suivants : consulter les tableaux dans le JO n° 292 du 18/12/2003 p. 21581 à 21594.

#### Article 82 Formation continue et entraînement périodique.

a) Pour chaque personnel, l'employeur est tenu d'assurer une séance de formation continue sur les thèmes de la formation initiale chaque fois que nécessaire, incluant notamment toute évolution du contexte technique, opérationnel ou réglementaire concerné. En aucun cas, cette formation continue ne peut représenter, sur une période de trois ans, une durée inférieure à la moitié de la durée de la formation initiale reçue par le personnel concerné.

b) Pour chaque personnel utilisant l'imagerie d'un équipement radioscopique, l'employeur est tenu d'organiser un entraînement périodique. Sa durée ne peut être inférieure à :

- 3 heures sur une période de 3 mois, si l'employeur met en oeuvre sur l'équipement le dispositif de test par projection d'image de menace mentionné à l'article 85 et que la personne atteint des performances de détection supérieures aux niveaux résultant de l'application de l'article 86 ;
  - 6 heures sur une période de 3 mois, dans tous les autres cas.
- c) Pour chaque maître de chien, l'employeur est tenu d'organiser une formation continue et des entraînements périodiques chaque fois que nécessaire. En aucun cas, ils ne peuvent représenter une durée inférieure à 80 heures par an.

Chapitre II - Niveau de performance auquel se conforme l'employeur des personnels mentionnés à l'article R 321-10 et des personnels agréés en application de l'article L 282-8

Article 83 Tests de performance en situation opérationnelle

Les situations opérationnelles dans lesquelles l'employeur est tenu de mettre en oeuvre des tests concernent la détection :

- des articles prohibés métalliques lors de l'utilisation d'un équipement de détection de masses métalliques ;
- des articles prohibés dans le cadre des palpations de sécurité ;
- des articles prohibés dans le cadre de fouilles ;
- des matières explosives lors de l'utilisation d'un détecteur de traces d'explosifs ;
- des matières explosives par une équipe cynotechnique ;
- des articles prohibés lors de l'utilisation des équipements radioscopiques classiques ;
- des engins explosifs lors de l'utilisation de l'imagerie des équipements radioscopiques autres que classiques.

Article 84 Règles générales applicables à la conduite des tests de performance.

- a) L'employeur est tenu de procéder mensuellement à un test de performance portant sur chacune des situations opérationnelles qui le concerne et sur un échantillon représentatif de ses personnels ;
- b) L'employeur est tenu de procéder annuellement à un test de performance portant sur chacun de ses personnels et équipes cynotechniques ;
- c) L'employeur est tenu de veiller à ce que les services compétents de l'Etat puissent, à tout moment et à leur initiative, procéder à leur propre évaluation de la performance du service de sûreté ou assister aux tests diligentés par l'employeur.

Article 85 Cas particulier de la projection d'images d'articles prohibés lors de l'utilisation de l'imagerie radioscopique.

L'employeur peut mettre en place un dispositif de tests de la performance utilisant la projection d'images d'articles prohibés.

Ce dispositif n'est pas exclusif des tests de performance en situation opérationnelle. Toutefois, en cas d'utilisation d'un tel dispositif, l'employeur peut diminuer la fréquence de ces derniers tests à deux mois pour chacune des situations opérationnelles qui le concerne et à deux ans pour chacun de ses personnels.

Article 86 Méthode de calcul de la performance de détection, protocole de conduite des tests et niveau de performance.

L'employeur est tenu, conformément aux protocoles et à la méthode statistique approuvés par l'autorité compétente :

- a) De conduire des tests et de recueillir des données ;

- b) De calculer la performance de détection ;
- c) De se conformer au niveau requis fixé par les protocoles précités.

## TITRE VII - OBLIGATIONS DES ENTREPRISES OU ORGANISMES AGRÉÉS EN QUALITÉ D'AGENT HABILITÉ

Chapitre 1<sup>er</sup> - Modalités de délivrance et de renouvellement de l'agrément en qualité d'agent habilité

Article 87 Délivrance de l'agrément.

Le dossier de demande d'agrément en qualité d'« agent habilité » est établi en deux exemplaires. Il comprend obligatoirement une lettre de demande d'agrément et le programme de sûreté établi conformément aux dispositions du présent titre. La lettre précise :

- la raison sociale de l'entreprise ou de l'organisme accompagnée, le cas échéant, par un extrait K bis du registre du commerce ;
- l'identification et l'adresse de l'établissement pour lequel l'agrément est sollicité, justifiées, le cas échéant, par un extrait L bis du registre du commerce ;
- le nom et les prénoms du chef d'établissement ;
- le nom et les prénoms de la personne chargée du dossier de demande d'agrément ;
- le cas échéant, la référence des agréments délivrés à d'autres établissements relevant de l'entreprise ou de l'organisme.

Article 88 Renouvellement de l'agrément.

Toute demande de renouvellement doit intervenir dans un délai minimal de deux mois avant la date d'expiration de l'agrément existant. La composition du dossier de renouvellement est identique à celle de la demande initiale. La lettre de demande précise en outre la référence de l'agrément à renouveler.

Chapitre II - Accessibilité des expéditions

Article 89 Acheminement préalable

L'entreprise ou l'organisme agréé est tenu, pour l'acheminement d'expéditions qui lui sont confiées par un « chargeur connu » ou un autre « agent habilité » :

- a) De garder pendant trois mois l'enregistrement de la date et de l'heure de cette opération ;
- b) De veiller à ce qu'aucun objet ne puisse être introduit dans les expéditions pendant l'acheminement préalable et qu'à cette fin les expéditions ne soient jamais laissées sans surveillance ou sans protection.

Article 90 Accès aux lieux de traitement et de stockage

L'entreprise ou l'organisme agréé est tenu :

- a) D'établir et de tenir à jour la liste des personnes autorisées à accéder aux lieux où sont traitées et stockées les expéditions ;
- b) D'en limiter l'accès aux seules personnes autorisées ;
- c) De garder pendant trois mois l'enregistrement des entrées des personnes dans ces lieux conformément à la législation en vigueur ;
- d) De mettre en oeuvre un dispositif de détection d'intrusion dans ces lieux en dehors des périodes d'utilisation opérationnelle ;
- e) De procéder, suite à toute intrusion, à une vérification de l'intégrité des expéditions stockées dans ces lieux.

Article 91 Acheminement hors de l'établissement

Pour l'acheminement hors de son établissement d'expéditions en vue de leur remise à une entreprise de transport aérien ou à un autre « agent habilité », l'entreprise ou l'organisme agréé est tenu :

- a) De garder pendant trois mois l'enregistrement de la date et de l'heure de cette opération ;
- b) De veiller à ce qu'aucun objet ne puisse être introduit

dans les expéditions pendant l'acheminement et qu'à cette fin les expéditions ne soient jamais laissées sans surveillance ou sans protection ;

c) De ne remettre les expéditions à l'entreprise de transport aérien ou à un autre « agent habilité » qu'en présence d'un représentant de celui-ci.

### Chapitre III - Etat descriptif

#### Article 92 Etat descriptif d'une expédition

Pour les expéditions qui en sont dépourvues, l'entreprise ou l'organisme agréé est tenu d'établir l'état descriptif de l'expédition dès réception de celle-ci en y faisant figurer :

- la mention « Etat descriptif de l'expédition » ;
- la date d'établissement du document ainsi que son numéro d'ordre ;
- son identification et son numéro d'agrément ;
- la référence de l'expédition ;
- la description de l'expédition, notamment le nombre des colis ou contenants la composant, son poids, la nature de son contenu et la description de son emballage.

#### Article 93 Support et archivage de l'état descriptif

L'état descriptif de l'expédition peut être établi sur le même formulaire que le certificat de sûreté. Le cas échéant, il peut être établi informatiquement. L'entreprise ou l'organisme agréé est tenu d'archiver pendant trois mois un exemplaire de tous les états descriptifs attachés aux expéditions qu'il traite.

### Chapitre IV - Vérifications spéciales

#### Article 94 Dispositions générales

Pour les vérifications spéciales à sa charge, l'entreprise ou l'organisme agréé est tenu :

- a) De soumettre l'expédition à un ou plusieurs des examens suivants, conformément à une décision du ministre chargé des transports :
- l'examen de l'expédition à l'aide d'un équipement radioscopique classique ;
  - l'examen de l'expédition déclarée dépourvue de parties métalliques à l'aide d'un équipement de détection des masses métalliques ;
  - l'examen de l'expédition à l'aide d'un équipement EDS, PEDS ou EDDS ;
  - l'examen des colis ouverts à l'aide d'un équipement de détection de traces ou de vapeurs d'explosifs ;
  - l'examen de l'expédition par une équipe cynotechnique répondant aux conditions pertinentes des articles 33 à 36 ;
  - l'examen visuel des colis ouverts ;
  - l'examen par le biais d'un cycle de décompression, pour les expéditions hors gabarit et les groupages d'expéditions, si aucun des moyens mentionnés ci-dessus et figurant dans le programme de sûreté de l'entreprise ne permet d'établir l'aptitude au transport aérien, l'examen par le biais d'un entreposage peut être appliqué, sa durée minimale et le recours à celui-ci étant fixés par une décision du ministre chargé des transports ;
- b) D'établir, en fonction des équipements utilisés ainsi que du flux et de la nature des expéditions à vérifier, une ou plusieurs procédures d'exploitation ;
- c) De ne pas déclarer apte au transport aérien toute expédition comprenant un colis présentant une zone masquée ou une image qui ne peut pas être interprétée lors de son seul examen effectué à l'aide d'un équipement radioscopique classique ;
- d) D'établir des comptes rendus d'activité en matière de vérifications spéciales précisant, pour la période considérée, le nombre d'expéditions vérifiées, les types de contrôle pratiqués et la liste des chargeurs non connus dont le fret ou les colis postaux ne peuvent pas faire l'objet de contrôle après leur conditionnement du fait de leurs caractéristiques.

#### Article 95 Cas particulier des vols tout cargo

Les expéditions destinées à être embarquées à bord de vols « tout cargo » peuvent ne subir les examens que sur une base aléatoire selon des taux et règles d'échantillonnage fixés par une décision du ministre chargé des transports.

#### Article 96 Cas du fret postal, des colis postaux, des correspondances et de la presse

En lieu et place des examens prévus au a de l'article 94, l'entreprise ou l'organisme agréé peut appliquer les dispositions particulières prévues par l'arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé des postes en vue d'assurer les vérifications spéciales du fret postal, des colis postaux, des correspondances et de la presse.

#### Article 97 Cas des expéditions de petites tailles et de faible poids

En lieu et place des examens prévus au a de l'article 94, l'entreprise ou l'organisme agréé peut vérifier que les caractéristiques physiques de l'expédition n'excèdent pas des limites fixées par une décision du ministre chargé des transports.

#### Article 98 Cas des greffons et des organes humains

En lieu et place des examens prévus au a de l'article 94, l'entreprise ou l'organisme agréé peut procéder à une vérification documentaire pour les greffons et organes humains dont l'expédition est authentifiée par l'hôpital à l'origine de l'envoi et par le service de régulation et d'appui national de l'Etablissement français des greffons ou le cas échéant par le service de régulation et d'appui Centre-Est-La Réunion ou le service de régulation et d'appui Ile-de-France - Centre-les Antilles.

### Chapitre V - Certificat de sûreté

#### Article 99 Mentions obligatoires

Avant la remise d'une expédition à une entreprise de transport aérien ou à une autre entreprise ou organisme agréé en qualité d'« agent habilité », l'entreprise ou l'organisme agréé est tenu de s'assurer que le certificat de sûreté comporte les informations suivantes :

- la mention « Certificat de sûreté » ;
- son identité et son numéro d'agrément ;
- la date d'établissement du certificat de sûreté ainsi que son numéro d'ordre ;
- la date de son intervention ;
- la référence interne de l'expédition ;
- la mention « Expédition apte au transport aérien » après avoir procédé, si nécessaire, aux vérifications spéciales adéquates, le cas échéant suivie de « Ne pouvant être embarquée que sur les vols tout cargo ».

#### Article 100 Support et archivage du certificat de sûreté

Le cas échéant, le certificat de sûreté peut être établi informatiquement. L'entreprise ou l'organisme agréé est tenu d'archiver pendant trois mois un exemplaire de tous les certificats de sûreté attachés aux expéditions qu'il traite.

#### Article 101 Données liées au certificat de sûreté

L'entreprise ou l'organisme agréé est tenu de garder pendant trois mois, pour toute expédition ou sous-ensemble d'expédition, l'enregistrement des données relatives aux vérifications effectuées.

### Chapitre VI - Programme de sûreté

#### Article 102

L'entreprise ou l'organisme agréé est tenu :

- a) D'établir et de mettre à jour un programme de sûreté qui précise notamment :
- la nature de l'activité exercée dans l'établissement ;
  - les caractéristiques techniques et commerciales du trafic de l'établissement ;
  - l'organisation adoptée pour assurer l'exécution et le contrôle des mesures de sûreté ;
  - le plan général des installations utilisées pour le traitement du fret aérien ;
  - les modalités de recours à la sous-traitance, notamment la répartition des tâches de sûreté entre les différents intervenants ;
  - le plan de formation des personnels mentionnés à l'article R. 321-10 ;
- b) De préciser pour chaque mesure ou obligation qui est de son ressort :
- le lieu où la mesure est mise en oeuvre ;
  - les équipements de détection ou autres moyens physiques mis en oeuvre ;
  - les procédures et consignes d'exploitation, en mode normal et en mode dégradé, les consignes d'établissement des comptes rendus d'incident ainsi que les personnes chargées de leur mise en oeuvre ;
  - les procédures et consignes de contrôle de l'exécution de la mesure, ainsi que les personnes chargées de ces contrôles.

#### Chapitre VII - Programme d'assurance qualité

##### Article 103

- a) Dans le domaine de la sûreté, l'entreprise ou l'organisme agréé est tenu d'établir et de mettre à jour un programme d'assurance qualité qui peut s'inscrire dans une démarche qualité plus globale et qui comporte notamment :
- la désignation d'une personne responsable en matière d'assurance qualité, indépendante des responsables des tâches opérationnelles ;
  - un dispositif de rapport et d'analyse relatif aux incidents d'exécution des mesures de sûreté ;
  - un dispositif de vérification de conformité aux conditions techniques qui leur sont applicables des équipements, moyens, formations et infrastructures mis en oeuvre ;
  - un dispositif de supervision de l'activité des sous-traitants ;
  - l'élaboration d'un bilan annuel.
- b) L'entreprise ou l'organisme agréé est tenu d'établir, de mettre à jour des plans d'actions correctives en cas d'insuffisances mises en évidence dans l'analyse des incidents d'exploitation.

### TITRE VIII - OBLIGATIONS DES ORGANISMES OU ENTREPRISES AGRÉÉS EN QUALITÉ DE CHARGEUR CONNU

Chapitre 1<sup>er</sup> - Modalités de délivrance et de renouvellement de l'agrément en qualité de « chargeur connu »

#### Article 104 Délivrance de l'agrément.

Le dossier de demande d'agrément en qualité de « chargeur connu » est établi en deux exemplaires. Il comprend obligatoirement une lettre de demande d'agrément et le programme de sûreté établi conformément aux dispositions du présent titre. La lettre précise :

- la raison sociale de l'entreprise ou de l'organisme accompagnée, le cas échéant, par un extrait K bis du registre du commerce ;
- l'identification et l'adresse de l'établissement pour lequel l'agrément est sollicité, justifiées, le cas échéant, par un extrait L bis du registre du commerce ;

- le nom et les prénoms du chef d'établissement ;
- le nom et les prénoms de la personne chargée du dossier de demande d'agrément ;
- le cas échéant, la référence des agréments délivrés à d'autres établissements relevant de l'entreprise ou de l'organisme.

#### Article 105 Renouvellement de l'agrément

Toute demande de renouvellement doit intervenir dans un délai minimal de deux mois avant la date d'expiration de l'agrément existant. La composition du dossier de renouvellement est identique à celle de la demande initiale. La lettre de demande précise en outre la référence de l'agrément à renouveler.

#### Chapitre II - Programme de sûreté

##### Article 106

L'entreprise ou l'organisme agréé est tenu :

- a) D'établir et de mettre à jour un programme de sûreté qui précise notamment :
- la nature de l'activité exercée dans l'établissement ;
  - les caractéristiques techniques et commerciales du trafic de l'établissement ;
  - la liste des catégories d'expéditions qui ne peuvent subir de contrôle après leur conditionnement et qui font, de ce fait, l'objet d'un certificat de sûreté ;
  - l'organisation adoptée pour assurer l'exécution et le contrôle des mesures de sûreté ;
  - le plan général des installations utilisées pour le traitement du fret aérien ;
  - les modalités de recours à la sous-traitance, notamment la répartition des tâches de sûreté entre les différents intervenants ;
  - le plan de formation des personnels visés au b de l'article R. 321-12 ;
- b) De préciser pour chaque mesure ou obligation qui est de son ressort :
- le lieu où la mesure est mise en oeuvre ;
  - les équipements ou autres moyens physiques mis en oeuvre ;
  - les procédures et consignes d'exploitation, en mode normal et en mode dégradé, les consignes d'établissement des comptes rendus d'incident ainsi que les personnes chargées de leur mise en oeuvre ;
  - les procédures et consignes de contrôle de l'exécution de la mesure, ainsi que les personnes chargées de ces contrôles.

#### Chapitre III - Programme d'assurance qualité

##### Article 107 Programme d'assurance qualité

a) Dans le domaine de la sûreté, l'entreprise ou l'organisme agréé est tenu d'établir et de mettre à jour un programme d'assurance qualité qui peut s'inscrire dans une démarche qualité plus globale et qui comporte notamment :

- la désignation d'une personne responsable en matière d'assurance qualité, indépendante des responsables des tâches opérationnelles ;
- un dispositif de rapport et d'analyse relatif aux incidents d'exécution des mesures de sûreté ;
- un dispositif de vérification de conformité aux conditions techniques qui leur sont applicables des équipements, moyens, formations et infrastructures mis en oeuvre ;
- un dispositif de supervision de l'activité des sous-traitants ;
- l'élaboration d'un bilan annuel.

b) L'entreprise ou l'organisme agréé est tenu d'établir et de mettre à jour des plans d'actions correctives en cas d'insuffisances mises en évidence dans l'analyse des incidents d'exploitation.

## TITRE IX - OBLIGATIONS DES ORGANISMES OU ENTREPRISES AGRÉÉS EN QUALITÉ D'ÉTABLISSEMENT CONNU

### Chapitre 1<sup>er</sup> - Modalités de délivrance et de renouvellement de l'agrément en qualité d'«établissement connu»

#### Article 108 Délivrance de l'agrément

Le dossier de demande d'agrément en qualité d'«établissement connu» est établi en deux exemplaires. Il comprend obligatoirement une lettre de demande d'agrément et le programme de sûreté établi conformément aux dispositions du présent titre. La lettre précise :

- la raison sociale de l'entreprise ou de l'organisme accompagnée, le cas échéant, par un extrait K bis du registre du commerce ;
- l'identification et l'adresse de l'établissement pour lequel l'agrément est sollicité, justifiées, le cas échéant, par un extrait L bis du registre du commerce ;
- le nom et les prénoms du chef d'établissement ;
- le nom et les prénoms de la personne chargée du dossier de demande d'agrément ;
- le cas échéant, la référence des agréments délivrés à d'autres établissements relevant de l'entreprise ou de l'organisme.

#### Article 109 Renouvellement de l'agrément

Toute demande de renouvellement doit intervenir dans un délai minimal de deux mois avant la date d'expiration de l'agrément existant. La composition du dossier de renouvellement est identique à celle de la demande initiale. La lettre de demande précise en outre la référence de l'agrément à renouveler.

### Chapitre II - Programme de sûreté

#### Article 110

L'entreprise ou l'organisme agréé est tenu :

- a) D'établir et de mettre à jour un programme de sûreté qui précise notamment :
  - la nature de l'activité exercée dans l'établissement ;
  - les caractéristiques techniques et commerciales du trafic de l'établissement ;
  - l'organisation adoptée pour assurer l'exécution et le contrôle des mesures de sûreté ;
  - le plan général des installations utilisées pour le traitement des biens et produits ;
  - les modalités de recours à la sous-traitance, notamment la répartition des tâches de sûreté entre les différents intervenants ;
  - le plan de formation des personnels visés au b de l'article R. 213-15 ;
- b) De préciser pour chaque mesure ou obligation qui est de son ressort :
  - le lieu où la mesure est mise en oeuvre ;
  - les équipements ou autres moyens physiques mis en oeuvre ;
  - les procédures et consignes d'exploitation, en mode normal et en mode dégradé, les consignes d'établissement des comptes rendus d'incident ainsi que les personnes chargées de leur mise en oeuvre ;
  - les procédures et consignes de contrôle de l'exécution de la mesure, ainsi que les personnes chargées de ces contrôles.

### Chapitre III - Programme d'assurance qualité

#### Article 111

- a) Dans le domaine de la sûreté, l'entreprise ou l'organisme agréé est tenu d'établir et de mettre à jour un programme d'assurance qualité qui peut s'inscrire dans une démarche qualité plus globale et qui comporte

notamment :

- la désignation d'une personne responsable en matière d'assurance qualité, indépendante des responsables des tâches opérationnelles ;
  - un dispositif de rapport et d'analyse relatif aux incidents d'exécution des mesures de sûreté ;
  - un dispositif de vérification de conformité aux conditions techniques qui leur sont applicables des équipements, moyens, formations et infrastructures mis en oeuvre ;
  - un dispositif de supervision de l'activité des sous-traitants ;
  - l'élaboration d'un bilan annuel.
- b) L'entreprise ou l'organisme agréé est tenu d'établir et de mettre à jour des plans d'actions correctives en cas d'insuffisances mises en évidence dans l'analyse des incidents d'exploitation.

## TITRE X - DISPOSITIONS FINALES

### Article 112

Sont abrogés :

- a) L'arrêté du 10 octobre 2000 fixant les modalités techniques des visites de sûreté des personnes et des bagages à main ;
- b) L'arrêté du 10 octobre 2000 fixant les modalités techniques des visites de sûreté des bagages destinés à être embarqués dans les soutes des aéronefs ;
- c) L'arrêté du 11 mai 2000 fixant les conditions et les modalités d'agrément d'une entreprise ou d'un organisme en qualité d'« expéditeur connu » ;
- d) L'arrêté du 11 février 1999 modifié fixant les modalités techniques de certains contrôles effectués par les « expéditeurs connus » ou les transporteurs aériens afin d'assurer la sûreté du fret aérien.

### Article 113

Le directeur général de la police nationale, le directeur général de la gendarmerie nationale, le directeur général des douanes et droits indirects et le directeur général de l'aviation civile sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 12 novembre 2003.

\* \* \*

COMMUNIQUÉ :

---

## 50ème Anniversaire de la Convention CMR

Deauville C I D, 18-19 mai 2006



---

A Deauville -France- les 18 et 19 mai 2006, l'Union Internationale des Transports Routiers (**IRU**), l'Institut du Droit International des Transports (**IDIT**) et l'Association Française des Transports Routiers Internationaux (**AFTRI**) commémoreront le 50<sup>ème</sup> anniversaire de la signature de la Convention CMR en organisant le 6ème Symposium des Juristes, membres du Réseau international d'assistance juridique de l'IRU sur le thème général "Les 50 ans de la Convention CMR".

La Commission économique pour l'Europe des **Nations Unies** (CEE-ONU) et l'**UNIDROIT**, ainsi que les Autorités françaises prendront part à cet important événement.

D'éminents professeurs d'universités européennes, juristes et avocats de réputation internationale s'exprimeront, soit en tant qu'orateurs, soit en animant différents ateliers.

Programme détaillé ci-contre.

Conditions de participation et fiche de réservation hôtelière, disponibles sur : [www.idit.fr](http://www.idit.fr)

---

Symposium sous le haut patronage de la  
Commission européenne et du  
Ministère des Transports français.

Et avec le soutien de :

GROUPAMA transport  
VIALTIS  
OCIR  
Groupe PROMOTRANS  
AXA  
TELEROUTE  
REGION HAUTE NORMANDIE



## Programme

### Jeudi – 18 mai 2006

- 10:00 Ouverture du forum Transporteurs : Stands / Espace affaires  
15:00 Symposium – Accueil / Enregistrement
- 16:00 Introduction par Isabelle BON-GARCIN  
Directrice scientifique de l'IDIT / Université de Lyon 2 / Présidente du Symposium
- Allocutions de bienvenue
- MINISTERE DES TRANSPORTS - France
  - IDIT Michel GOUT, Président
  - IRU Martin MARMY, Secrétaire Général
- 16:45 **La Convention CMR - pilier du transport international de marchandises par route**  
José Capel FERRER Directeur de la Division des transports - CEE-ONU
- 17:00 **L'adaptation de la Convention CMR à l'ère informatique**  
Jacques PUTZEYS Professeur - UNIDROIT
- 17:20 **Application et interprétation de la Convention CMR à la lumière du droit international**  
Waldemar CZAPSKI Responsable, Affaires juridiques - IRU

### Vendredi – 19 mai 2006

- 09:00 **La Convention CMR, les transports superposés et multimodaux**  
Philippe DELEBECQUE Professeur - France / Groupe de travail CNUDCI
- 09:20 **Gradation de la faute (article 29 de la CMR)**  
Otmar TUMA Prokurist - Lutz Assekuranz - Autriche
- 09:40 **Forum shopping (article 31 de la CMR)**  
Stéphanie GRIGNON DUMOULIN Avocate au barreau de Paris - France
- 10:00 **Juges nationaux face aux silences de la CMR**  
Ghislain DE MONTEYNARD Conseiller référendaire à la Cour de cassation - France  
Malcolm CLARKE Professeur – Royaume Uni
- 11:15 **ATELIER 1 : Transporteurs, transporteurs successifs, transporteurs sous-traitants au sens de la CMR**  
Animation par : Herbert KRONKE - Professeur - Secrétaire Général de l'UNIDROIT  
Marc GROLLEAU - TRANSCARGO - Président de l'AFTRI - France  
Guillemette DE FOS - Journaliste – France
- 12:15 **ATELIER 2 : Recouvrement de créances - action directe contre le destinataire en paiement du fret et la CMR**  
Animation par : Krijn HAAK - Professeur - Pays Bas  
Frédéric LETACQ - IDIT - France  
Philippe BONNEVIE - AUTF Fédération des chargeurs - France
- 14:30 **ATELIER 3 : Nouveau modèle de lettre de voiture CMR - La lettre de voiture CMR électronique**  
Animation par : Maarten CLARINGBOULD - Professeur - Pays Bas  
Francisco SANCHEZ GAMBORINO - Avocat - Espagne  
François LESPAGNON - OCIR - France
- 15:30 **ATELIER 4 : La CMR comme loi nationale et loi du cabotage**  
Animation par : Peter CSOKLICH - Professeur - Avocat - Autriche  
Marie TILCHE - LAMY Transport - France  
Kathleen SPENIK - FEBETRA - Belgique
- 16:30 Conclusions par Isabelle BON-GARCIN Présidente du Symposium

\* \* \*