

Bruxelles, le 31.10.2019
COM(2019) 577 final

2019/0249 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

**relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de
l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne la révision de
l'annexe 17 («Sûreté») (amendement 17) de la convention relative à l'aviation civile
internationale**

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition porte sur la décision établissant la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne l'adoption envisagée de l'amendement 17 de l'annexe 17 («Sûreté») de la convention relative à l'aviation civile internationale proposant d'apporter des modifications aux normes et pratiques recommandées.

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. La convention relative à l'aviation civile internationale (la «convention de Chicago»)

La convention de Chicago vise à réglementer le transport aérien international. Entrée en vigueur le 4 avril 1947, elle a créé l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Tous les États membres de l'UE sont parties à la convention de Chicago.

2.2. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

L'OACI est une agence spécialisée des Nations unies. Les objectifs de l'OACI sont d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international.

Le Conseil de l'OACI est un organe permanent de l'OACI, composé de 36 États contractants élus par l'assemblée de l'OACI pour une période de trois ans. Pour la période 2016-2019, sept États membres de l'UE sont représentés au sein du Conseil de l'OACI.

Parmi les fonctions obligatoires du Conseil de l'OACI, énumérées à l'article 54 de la convention de Chicago, figure l'adoption de normes et de pratiques recommandées internationales (SARP), qui sont désignées comme annexes à la convention de Chicago.

Le Conseil de l'OACI convoque également l'Assemblée, qui est l'organe souverain de l'OACI. L'Assemblée de l'OACI se réunit au moins une fois tous les trois ans et définit l'orientation politique de l'OACI pour la prochaine période triennale. La 40^e session de l'Assemblée de l'OACI a eu lieu du 24 septembre au 4 octobre 2019 à Montréal, au Canada.

2.3. L'acte envisagé par l'OACI

En vertu de l'article 54, point l, de la convention de Chicago, le Conseil de l'OACI doit adopter des SARP. Les SARP modifiant l'annexe 17 relative à la sûreté se composent de plusieurs points à modifier ou à améliorer et de plusieurs recommandations à élever au rang de normes.

Le 4 juillet 2019, l'OACI a adressé la lettre AS8/2.1-19/48 à ses États contractants afin de les informer que la proposition d'amendement 17 de l'annexe 17 serait présentée pour adoption au Conseil de l'OACI lors de sa 218^e session (qui aura lieu du 18 au 29 novembre 2019) et que sa mise en application est envisagée pour juillet 2020. La proposition d'amendement prévoit notamment des dispositions nouvelles et/ou révisées concernant: les évaluations des vulnérabilités; le partage d'informations entre États et parties concernées; les programmes de formation et les systèmes de certification; le contrôle d'accès; l'inspection/le filtrage du personnel; et d'autres modifications d'ordre rédactionnel. Par la lettre aux États susmentionnée, l'OACI a lancé une phase de consultation qui se terminera le 4 octobre 2019.

Les modifications de l'annexe 17 ont été préparées par le panel «Sûreté aérienne» de l'OACI, auquel participent des experts de huit États membres de l'UE en tant que membres actifs (Allemagne, Belgique, Espagne, France, Grèce, Italie, Pays-Bas et Royaume-Uni), et ont ensuite été soumises pour approbation lors de la 217^e session du Conseil de l'OACI. Ces modifications, faisant suite à la consultation en cours, seront très probablement approuvées par le Conseil de l'OACI lors de sa 218^e session.

Une fois adoptées, les modifications envisagées seront contraignantes pour tous les États de l'OACI, y compris tous les États membres de l'UE, conformément à la convention de Chicago et dans les limites fixées par celle-ci. En vertu de l'article 38 de la convention de Chicago, les États contractants doivent informer l'OACI de leur éventuelle intention de s'écarter d'une norme, dans le cadre du mécanisme de notification des différences.

2.4. Le cadre juridique de l'UE et les propositions de modifications de l'annexe 17

1) Modification de la définition de «vérification des antécédents»

Texte original:

Vérification des antécédents. Vérification de l'identité et de l'expérience antérieure d'une personne, et notamment de son dossier judiciaire, là où la loi le permet, afin d'évaluer dans quelle mesure cette personne peut effectuer un contrôle de sûreté et/ou obtenir un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé.

Nouveau libellé:

Vérification des antécédents. Vérification de l'identité et de l'expérience antérieure d'une personne, et notamment de son dossier judiciaire et de toute autre information relative à la sûreté pertinente pour déterminer si cette personne répond aux conditions requises, conformément à la législation nationale.

Cette proposition répond à la nécessité d'inclure dans la vérification des antécédents toutes les informations pertinentes en matière de sûreté. Le système européen de vérification des antécédents a été renforcé par la voie du point 11.1.3 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2019/103 de la Commission du 23 janvier 2019 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 en ce qui concerne la clarification, l'harmonisation et la simplification ainsi que le renforcement de certaines mesures de sûreté aérienne spécifiques¹.

2) Fret ou poste à haut risque

Texte original:

Fret ou poste à haut risque. Le fret ou la poste présentés par une entité inconnue ou montrant des signes d'altération seront considérés comme à haut risque si, de surcroît, ils répondent à l'un des critères suivants:

- a) des renseignements concrets indiquent que le fret ou la poste sont une menace pour l'aviation civile;
- b) le fret ou la poste présentent des anomalies qui éveillent les soupçons;
- c) du fait de la nature du fret ou de la poste, les mesures de sûreté de base ne permettent vraisemblablement pas à elles seules de détecter des articles interdits qui pourraient mettre en danger l'aéronef.

Nouveau libellé:

Fret ou poste à haut risque. Le fret ou la poste seront considérés comme à haut risque si:

¹ JO L 21 du 24.1.2019.

- a) des renseignements concrets indiquent que le fret ou la poste sont une menace pour l'aviation civile; ou
- b) le fret ou la poste présentent des anomalies ou des signes d'altération qui éveillent les soupçons.

Que le fret ou la poste provienne d'une entité connue ou inconnue, un envoi peut être considéré comme à haut risque à la suite de renseignements concrets d'un État sur cet envoi.

Cette proposition vise à clarifier la définition du fret ou de la poste à haut risque et est cohérente avec la définition de l'Union européenne.

3) Principes généraux

Texte original:

2.1 Objectifs

2.1.4 *Recommandation.*— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à mettre en place une protection appropriée des renseignements relatifs à la sûreté de l'aviation.*

Nouveau libellé:

2.1 Objectifs

2.1.4 Chaque État contractant veillera à mettre en place une protection appropriée des renseignements relatifs à la sûreté de l'aviation.

Cette proposition vise à garantir que soient mis en place des mécanismes appropriés permettant de protéger les informations sensibles concernant la sûreté de l'aviation contre l'accès ou la divulgation non autorisés, y compris contre la menace interne venant de personnes qui obtiennent des informations en matière de sûreté auxquelles ils ne sont pas autorisés à accéder.

La protection (et la diffusion d'informations sensibles concernant la sûreté de l'aviation) relève de la responsabilité des États membres. Les dispositions législatives non publiques et classifiées contenues dans la législation de l'UE sont en tout état de cause couvertes par l'article 18 du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002² et par la décision (UE, Euratom) 2015/444 de la Commission du 13 mars 2015.

4) Coopération internationale (2.4.1, 2.4.1 bis)

Texte original:

2.4 Coopération internationale

2.4.1 Chaque État contractant s'assurera que les demandes d'autres États contractants relatives à des mesures de sûreté supplémentaires pour un ou des vols spécifiques assurés par des exploitants de ces autres États sont satisfaites, dans la mesure du possible. L'État demandeur prendra en considération les mesures alternatives proposées par l'autre État, équivalentes à celles qui sont demandées.

Nouveau libellé:

2.4 Coopération internationale

² JO L 97 du 9.4.2008, p. 72.

2.4.1 Chaque État contractant introduisant une demande relative à des mesures de sûreté supplémentaires pour un ou des vols spécifiques procédera à une consultation appropriée et prendra en considération les mesures alternatives proposées par l'autre État, équivalentes à celles qui sont demandées.

2.4.1 *bis* Chaque État contractant s'assurera que les demandes d'autres États contractants relatives à des mesures de sûreté supplémentaires pour un ou des vols spécifiques assurés par des exploitants de ces autres États sont satisfaites, dans la mesure du possible.

Ces propositions visent à souligner l'importance de procéder à une consultation appropriée lorsqu'un État demande à un autre État de prendre des mesures de sûreté supplémentaires. La norme existante a été scindée en deux normes afin de faire clairement la distinction entre les exigences applicables aux États introduisant une demande relative à des mesures supplémentaires et les exigences applicables aux États destinataires de ces demandes.

L'article 7 du règlement (CE) n° 300/2008 établit des dispositions concernant la notification à la Commission des mesures demandées par un pays tiers si elles sont différentes des normes de base communes. Le mécanisme de consultation et l'application de mesures alternatives peuvent être couverts et régis par les accords bilatéraux de transport aérien conclus entre l'UE (ou un État membre) et un pays tiers.

- 5) Norme 3.1.4 relative au partage d'informations entre États et parties concernées.

Texte original:

3.1.4 Chaque État contractant veillera à établir et à mettre en œuvre des procédures pour partager des informations de manière pratique et opportune, selon qu'il convient, avec les exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et d'autres entités concernées, afin de les aider à effectuer des évaluations des risques efficaces concernant leurs opérations.

Nouveau libellé:

3.1.4 Chaque État contractant veillera à établir et à mettre en œuvre des procédures pour partager des informations de manière pratique et opportune, selon qu'il convient, avec les exploitants d'aéroports, exploitants d'aéronefs, fournisseurs de services de la circulation aérienne et autres entités concernés, afin de les aider à effectuer des évaluations des risques efficaces concernant leurs opérations.

Cette proposition vise à clarifier la norme afin que les États disposent d'une plus grande latitude pour déterminer quels sont les exploitants avec lesquels il convient de partager les informations nécessaires afin de les aider à effectuer des évaluations des risques efficaces concernant leurs opérations.

Cette norme a été introduite dans la législation de l'UE par le règlement d'exécution (UE) 2019/1583 de la Commission du 25 septembre 2019 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, en ce qui concerne les mesures de cybersécurité³.

- 6) Norme 3.1.8 relative à l'élaboration et à la mise en œuvre des programmes de formation

Texte original:

³ JO L 246 du 26.9.2019, p. 15.

3.1.8 Chaque État contractant veillera à établir et à mettre en œuvre des programmes de formation et un système de certification de formateurs en conformité avec le programme national de sûreté de l'aviation civile.

Nouveau libellé:

3.1.8 Chaque État contractant veillera à établir et à mettre en œuvre des programmes de formation et un système de certification garantissant que les formateurs sont qualifiés dans les matières concernées en conformité avec le programme national de sûreté de l'aviation civile.

Cette proposition de modification vise à mettre l'accent sur le résultat à atteindre en matière de sûreté et non sur une méthode unique. Elle reconnaît que l'accent doit être mis sur les «résultats» de la formation dispensée par des experts qualifiés qui possèdent les connaissances et les compétences requises pour enseigner, et en particulier les connaissances requises de la matière enseignée. La certification en tant que telle, ou toute autre méthode utilisée, devrait être axée sur les deux éléments requis.

Les principes prévus par cette modification (à savoir *les formateurs sont qualifiés dans les matières concernées*) figurent déjà dans la législation de l'UE et sont établis au chapitre 11 de l'annexe I du règlement (CE) n° 300/2008 et ses modalités d'application.

7) Recommandation 3.1.11 élevée au rang de norme

Texte original:

3.1.11 Recommandation.— Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que le personnel de toutes les entités qui participent à la mise en œuvre de divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile ou qui en sont chargées ainsi que les personnes qui sont autorisées à accéder sans escorte à des zones côté pistes reçoivent périodiquement une formation de sensibilisation à la sûreté.

Nouveau libellé:

3.1.11 Chaque État contractant veillera à ce que le personnel de toutes les entités qui participent à la mise en œuvre de divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile ou qui en sont chargées ainsi que les personnes qui sont autorisées à accéder sans escorte à des zones côté pistes reçoivent une formation initiale et périodique de sensibilisation à la sûreté.

Étant donné que la recommandation 3.1.11 est élevée au rang de norme, elle devient juridiquement contraignante. Chaque État contractant veillera à ce que le personnel de toutes les entités qui participent à la mise en œuvre de divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile ou qui en sont chargées ainsi que les personnes qui sont autorisées à accéder sans escorte à des zones côté pistes reçoivent une formation initiale et périodique de sensibilisation à la sûreté. Cette proposition reconnaît l'importance de la formation de sensibilisation à la sûreté, tout en soulignant la nécessité d'une formation à la fois initiale et périodique de sensibilisation à la sûreté.

Les obligations en matière de formation initiale et périodique figurent dans la législation de l'UE en matière de sûreté de l'aviation, et notamment aux points 11.4.1 et 11.4.3 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission.

8) 3.4 Contrôle de la qualité et qualifications

Texte original:

3.4.1 Chaque État contractant veillera à ce que les personnes mettant en œuvre les contrôles de sûreté soient soumises à des vérifications de leurs antécédents et à des procédures de sélection.

Nouveau libellé:

3.4.1 Chaque État contractant veillera à ce que:

- a) des vérifications des antécédents soient effectuées à l'égard des personnes mettant en œuvre les contrôles de sûreté, des personnes auxquelles est accordé un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé et des personnes ayant accès aux renseignements relatifs à la sûreté de l'aviation avant leur prise de fonctions ou avant qu'elles aient accès aux zones ou aux informations concernées;
- b) des vérifications périodiques des antécédents soient effectuées à l'égard desdites personnes selon une périodicité définie par l'autorité compétente; et
- c) lorsqu'une vérification des antécédents conclut à l'inaptitude d'une personne, celle-ci se voie directement refuser la possibilité de mettre en œuvre des contrôles de sûreté, d'accéder sans escorte aux zones de sûreté à accès réglementé et d'accéder aux renseignements relatifs à la sûreté de l'aviation.

Cette proposition vise à déterminer qui devrait faire l'objet d'une vérification de ses antécédents, quand il convient d'effectuer une vérification des antécédents, et quelle est la marche à suivre lorsqu'une vérification des antécédents conclut à l'inaptitude d'une personne. En particulier, la norme prévoit désormais la nécessité d'effectuer des vérifications périodiques des antécédents ainsi que les mesures requises lorsqu'une vérification des antécédents conclut à l'inaptitude d'une personne à exécuter les fonctions qui lui sont confiées. Il convient de noter qu'une référence aux «procédures de sélection» a été intégrée dans la norme 3.4.2.

Tous les principes figurent déjà dans la législation de l'UE en matière de sûreté de l'aviation, et notamment aux points 1.2.3.3, 1.2.3.5, 11.1, 11.5.1 et 11.6.3.5 a) de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission, tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) 2019/103 du 23 janvier 2019.

Cette proposition complète la modification de la norme 3.4.1. Le texte original de la norme 3.4.1 contenait à la fois des références aux vérifications des antécédents et aux procédures de sélection. Étant donné que la proposition relative à la norme 3.4.1 inclut désormais des éléments supplémentaires concernant la portée et la régularité des vérifications des antécédents, elle intègre l'élément relatif aux procédures de sélection.

Les critères de recrutement du personnel effectuant des contrôles de sûreté et assurant des fonctions liées figurent dans la législation de l'UE en matière de sûreté de l'aviation, et notamment aux points 11.1.6, 11.1.7 et 11.1.8 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission.

9) Recommandation 3.4.9 élevée au rang de norme

Texte original:

3.4.9 Recommandation.— Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que chaque entité chargée de la mise en œuvre d'éléments pertinents du programme national de

sûreté de l'aviation civile vérifie périodiquement que la mise en œuvre des mesures de sûreté sous-traitée à des prestataires de services externes soit conforme au programme de sûreté de l'entité.

Nouveau libellé:

3.4.9 Chaque État contractant veillera à ce que chaque entité chargée de la mise en œuvre d'éléments pertinents du programme national de sûreté de l'aviation civile vérifie périodiquement que la mise en œuvre des mesures de sûreté sous-traitée à des prestataires de services externes soit conforme au programme de sûreté de l'entité.

La recommandation 3.4.9 a été élevée au rang de norme juridiquement contraignante. Cette proposition vise à garantir que les prestataires de services externes respectent les règles nationales de sûreté de l'aviation, afin de faire face à la menace interne que peuvent représenter les prestataires de services externes.

Conformément à la politique de l'UE en matière de sûreté de l'aviation telle qu'établie dans le règlement (CE) n° 300/2008:

- Chaque État membre élabore, applique et maintient un programme national de sûreté de l'aviation civile qui définit les responsabilités en matière de mise en œuvre des normes de base communes et décrit les mesures demandées à cet effet aux exploitants et aux entités.
- Les exploitants, les compagnies aériennes et les entités couvertes par un programme national de sûreté de l'aviation civile sont tenus d'élaborer, d'appliquer et de maintenir un programme de sûreté conformément aux dispositions qui y sont prévues.
- Ce programme décrit les méthodes et les procédures à suivre par l'exploitant, la compagnie aérienne ou l'entité afin de se conformer à la législation et au programme de sûreté lui-même, y compris aux dispositions relatives au contrôle interne de la qualité qu'il contient.
- Les mesures et opérations de sûreté mises en œuvre par un prestataire de services externe devraient être couvertes par le programme de sûreté de l'exploitant, de la compagnie aérienne ou de l'entité susmentionné(e), qui reste responsable de ces mesures et opérations, sauf si le prestataire de services externe est lui-même une entité réglementée ou approuvée pour les activités qu'il exerce, et qui est donc tenu(e) d'élaborer son propre programme de sûreté.

Cette norme est incluse dans la législation de l'UE, notamment à l'article 10, paragraphe 1, à l'article 12, paragraphe 1, à l'article 13, paragraphe 1, et à l'article 14, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 300/2008, ainsi qu'aux points 1.0.1, 3.0.1, 4.0.1, 5.0.1, 6.0.1, 7.0, 8.0.1, 9.0.1, 11.0.1 et 12.0.1 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission. Des dispositions supplémentaires sont prévues aux points 6.3.1.1, 6.3.1.2 a), 6.4.1.2, 6.6.1.1 c), 6.8.5.1 a), 6-E, 8.1.3.2 a), 8.1.4.1, 8.1.4.2, 8.1.4.3, 8.1.4.5, 8.1.4.6, 8.1.5.2, 9.1.3.1, 9.1.3.2, 9.1.3.3, 9.1.3.5, 9.1.3.6 et 9.1.4.2 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission.

10) Recommandation 4.1.2 élevée au rang de norme

Texte original:

4.1.2 Recommandation.— Il est recommandé que chaque État contractant encourage l'application aléatoire et imprévisible de mesures de sûreté. L'imprévisibilité de leur application pourrait ajouter à l'effet dissuasif des mesures de sûreté.

Nouveau libellé:

4.1.2 Chaque État contractant veillera à ce que les mesures de sûreté soient mises en œuvre de manière aléatoire et imprévisible, selon le cas.

La recommandation 4.1.2 relative à l'application aléatoire et imprévisible a été élevée au rang de norme juridiquement contraignante. L'objectif de sûreté poursuivi par la nouvelle norme 4.1.2, à savoir atténuer davantage les risques liés à la menace interne, est conforme à la politique de l'Union européenne dans les domaines suivants:

- inspection/filtrage des personnes autres que les passagers et des articles qu'elles transportent;
- inspection/filtrage des véhicules;
- surveillance des zones côté ville et côté piste/des zones de sûreté à accès réglementé par des patrouilles et mesures connexes;
- inspection/filtrage des approvisionnements.

Ce principe figure dans la législation de l'UE, et notamment aux points 1.3.1, 1.4.1, 1.4.2, 8.1.6 et 9.1.5 de l'annexe de la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

11) 4.2 Mesures relatives au contrôle d'accès

Texte original:

4.2.3 Chaque État contractant veillera à ce que des systèmes d'identification de personnes et de véhicules soient mis en place pour empêcher les accès non autorisés aux zones côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé. L'identité sera vérifiée aux points de contrôle désignés avant d'autoriser l'accès à ces zones.

Nouveau libellé:

4.2.3 Chaque État contractant veillera à ce que des systèmes d'identification de personnes et de véhicules soient mis en place et mis en œuvre pour empêcher les accès non autorisés aux zones côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé. L'accès à ces zones ne sera accordé qu'aux personnes poursuivant une finalité opérationnelle ou ayant toute autre raison légitime de s'y trouver. L'identité et l'autorisation seront vérifiées aux points de contrôle désignés avant d'autoriser l'accès à ces zones.

La norme 4.2.3, qui figure à la section «Mesures relatives au contrôle d'accès», vise à renforcer les mesures relatives au contrôle d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé, en introduisant une limitation afin de n'autoriser l'accès qu'aux personnes poursuivant une finalité opérationnelle ou ayant toute autre raison légitime de s'y trouver, et à élargir la portée de la vérification effectuée aux points d'accès à l'autorisation, en plus de l'identité.

Conformément à la législation de l'UE, l'accès des personnes et des véhicules aux zones de sûreté à accès réglementé ne peut être accordé qu'aux personnes ayant une raison légitime de s'y trouver. La carte d'identification aéroportuaire doit être vérifiée avant d'accorder l'accès afin d'obtenir l'assurance qu'elle est valable et que la personne qui la présente en est bien le titulaire. Le laissez-passer de véhicule doit être vérifié avant d'accorder l'accès afin d'obtenir l'assurance qu'il est valable et qu'il concerne bien le véhicule présenté. Ce principe figure dans la législation de l'UE, et notamment aux points 1.2.2.1, 1.2.2.4, 1.2.2.5, 1.2.2.6 et 1.2.6.1 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission.

12) Norme 4.2.6 («100 % d'inspection/filtrage des personnes autres que les passagers»)

Texte original:

4.2.6 Chaque État contractant veillera à ce que les personnes autres que les passagers, de même que les articles qu'elles transportent, avant leur entrée dans les zones de sûreté à accès réglementé des aéroports servant à l'aviation civile internationale, fassent l'objet de mesures d'inspection/filtrage et de contrôles de sûreté.

Nouveau libellé:

4.2.6 Chaque État contractant veillera à ce que les personnes autres que les passagers, de même que les articles qu'elles transportent, fassent l'objet de mesures d'inspection/filtrage avant leur entrée dans les zones de sûreté à accès réglementé des aéroports.

Cette proposition vise à supprimer toute ambiguïté et à préciser que toutes les personnes autres que les passagers doivent faire l'objet d'une inspection/filtrage avant leur entrée dans une zone de sûreté à accès réglementé, afin de faire face à la menace interne.

La législation de l'UE est pleinement conforme au nouveau libellé de la norme 4.2.6; voir notamment le point 1.3 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission et le point 1.3 de l'annexe de la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

- 13) Nouvelle norme 4.2.6 *bis* relative à la capacité de détecter la présence d'explosifs

Le nouveau texte suivant est ajouté après la norme 4.2.6:

4.2.6 *bis* Chaque État contractant veillera à utiliser des méthodes d'inspection/filtrage appropriées capables de détecter la présence d'explosifs et d'engins explosifs transportés par les personnes autres que les passagers sur leur personne ou dans les articles qu'elles transportent. Lorsque ces méthodes ne sont pas continuellement appliquées, elles doivent être utilisées de manière imprévisible.

Cette proposition reconnaît que l'atténuation de la menace interne requiert une approche équilibrée et coordonnée entre les procédures de vérification des antécédents et les mesures de sûreté matérielles et elle répond à la nécessité d'appliquer des méthodes d'inspection/filtrage appropriées capables de détecter la présence d'explosifs également sur les personnes autres que les passagers.

La législation de l'UE requiert d'appliquer continuellement, de manière aléatoire et imprévisible, des mesures d'inspection/filtrage supplémentaires à une proportion de personnes autres que les passagers et aux articles qu'elles transportent, que leur passage ait ou non déclenché une alarme. L'objectif de sûreté de cette mesure d'inspection/filtrage supplémentaire est de détecter les explosifs et les engins explosifs. Cette mesure d'inspection/filtrage est effectuée par des moyens et des méthodes qui, par nature, permettent de détecter des explosifs (chiens détecteurs d'explosifs, équipements de détection de traces d'explosifs, équipements de détection d'explosifs pour chaussures et scanners de sûreté) ou, à titre subsidiaire, par une fouille manuelle/palpation. Il est considéré que la méthode actuellement requise dans l'UE pour effectuer une fouille manuelle/palpation des personnes et des articles qu'elles transportent est raisonnablement capable de détecter les engins explosifs dissimulés sur leur personne et dans les articles transportés. En outre, la fouille manuelle/palpation améliore la probabilité de détecter d'autres articles interdits non métalliques (et non explosifs). Ce principe figure au point 1.3 de l'annexe de la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

- 14) Norme 4.6.5 — référence à un expéditeur connu en tant qu'entité garantissant la sûreté de la chaîne d'approvisionnement

Texte original:

4.6.5 Chaque État contractant veillera à ce que les exploitants n'acceptent pas de fret ni de poste au transport à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial, à moins qu'un agent habilité ou une entité approuvée par une autorité compétente ne confirme et n'atteste que des mesures d'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté sont appliqués. Le fret et la poste pour lesquels un agent habilité ou une entité approuvée par une autorité compétente ne peut confirmer ni attester qu'ils ont fait l'objet d'une inspection/filtrage doivent y être soumis.

Nouveau libellé:

4.6.5 Chaque État contractant veillera à ce que les exploitants n'acceptent pas de fret ni de poste au transport à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial, à moins qu'un agent habilité, un expéditeur connu ou une entité approuvée par une autorité compétente ne confirme et n'atteste que des mesures d'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté ont été appliqués. Le fret et la poste pour lesquels un agent habilité, un expéditeur connu ou une entité approuvée par une autorité compétente ne peut confirmer ni attester qu'ils ont fait l'objet d'une inspection/filtrage doivent y être soumis.

Cette proposition vise à aligner la norme 4.6.5 sur la norme 4.6.2 et à veiller à ce que ces deux normes fassent clairement référence aux expéditeurs connus en tant qu'entités garantissant la sûreté de la chaîne d'approvisionnement.

La législation de l'UE est pleinement conforme au nouveau libellé de la norme 4.6.5; voir notamment le point 6.1.1 de l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 et le point 6.1.1 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

L'objet de l'acte envisagé concerne un domaine pour lequel l'Union dispose d'une compétence externe exclusive en vertu du dernier cas de figure prévu à l'article 3, paragraphe 2, du TFUE, étant donné que l'acte envisagé est susceptible d'«affecter des règles communes ou d'en altérer la portée», à savoir le cadre juridique de l'UE en matière de sûreté de l'aviation visé ci-dessous. Il est donc nécessaire d'établir une position de l'Union.

À cet égard, il est essentiel de reconnaître que l'amendement 17 de l'annexe 17, tel qu'il a été présenté aux États contractants de l'OACI et soumis au Conseil de l'OACI pour approbation lors de sa 218^e session, est (déjà) pleinement reflété dans la législation de l'UE en matière de sûreté de l'aviation. Il est toutefois souhaitable que ces normes renforcées soient appliquées au niveau mondial.

La position à prendre, au nom de l'Union, doit être établie conformément au cadre juridique de l'UE applicable en matière de sûreté de l'aviation, à savoir le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002, ainsi que le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

3.1. Base juridique procédurale

3.1.1. Principes

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit des décisions établissant *«les positions à prendre au nom de l'Union dans une*

instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des actes ayant des effets juridiques, à l'exception des actes complétant ou modifiant le cadre institutionnel de l'accord».

L'article 218, paragraphe 9, du TFUE s'applique, que l'Union soit ou non membre de l'instance concernée ou partie à l'accord⁴.

La notion d'«*actes ayant des effets juridiques*» englobe les actes qui ont des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également des instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant, mais qui ont «*vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union*»⁵.

3.1.2. Application en l'espèce

L'OACI est une instance créée par un accord, en l'occurrence par la convention de Chicago.

Toute modification future de l'annexe 17 de la convention de Chicago constituera un acte ayant des effets juridiques.

En conséquence, la base juridique procédurale pour la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

3.2. Base juridique matérielle

3.2.1. Principes

La base juridique matérielle d'une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé pour lequel une position est prise au nom de l'Union.

3.2.2. Application en l'espèce

L'acte envisagé poursuit des objectifs et a des composantes dans le domaine de la politique en matière de sûreté de l'aviation adoptée par une organisation internationale qui exerce une influence sur les politiques de l'UE en matière de sûreté de l'aviation.

La base juridique matérielle de la décision proposée devrait donc être l'article 100, paragraphe 2, du TFUE.

3.3. Conclusion

La base juridique de la décision proposée devrait être l'article 100, paragraphe 2, du TFUE, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

⁴ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

⁵ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne la révision de l'annexe 17 («Sûreté») (amendement 17) de la convention relative à l'aviation civile internationale

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2, en liaison avec son article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) La convention relative à l'aviation civile internationale (la «convention de Chicago»), qui vise à réglementer le transport aérien international, est entrée en vigueur le 4 avril 1947. Elle a institué l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- (2) Les États membres de l'Union sont des États contractants de la convention de Chicago et des membres de l'OACI, tandis que l'Union dispose d'un statut d'observateur dans certains organes de l'OACI, y compris au sein de l'Assemblée et d'autres organismes techniques.
- (3) En vertu de l'article 54, point 1, de la convention de Chicago, le Conseil de l'OACI doit adopter des normes et des pratiques recommandées internationales.
- (4) Le 4 juillet 2019, l'OACI a adressé la lettre AS8/2.1-19/48 à ses États contractants afin de les informer que la proposition d'amendement 17 de l'annexe 17 serait présentée pour adoption au Conseil de l'OACI lors de sa 218^e session (qui aura lieu du 18 au 29 novembre 2019) et que son entrée en application est envisagée pour juillet 2020. La proposition d'amendement prévoit notamment des dispositions nouvelles et/ou révisées concernant: les évaluations des vulnérabilités; le partage d'informations entre États et parties concernées; les programmes de formation et les systèmes de certification; le contrôle d'accès; l'inspection/le filtrage du personnel; et d'autres modifications d'ordre rédactionnel. Par la lettre aux États susmentionnée, l'OACI a lancé une phase de consultation qui s'est terminée le 4 octobre 2019.
- (5) (Les modifications de l'annexe 17 ont été préparées par le panel «Sûreté aérienne» de l'OACI, auquel participent des experts de huit États membres en tant que membres actifs, et ont ensuite été soumises pour approbation lors de la 217^e session du Conseil de l'OACI. Ces modifications, faisant suite à la consultation, seront très probablement approuvées par le Conseil de l'OACI lors de sa 218^e session.
- (6) Une fois adoptées, les modifications envisagées seront contraignantes pour tous les États de l'OACI, y compris tous les États membres, conformément à la convention de Chicago et dans les limites fixées par celle-ci. En vertu de l'article 38 de la convention de Chicago, les États contractants doivent informer l'OACI de leur éventuelle

intention de s'écarter d'une norme, dans le cadre du mécanisme de notification des différences,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union, au sein du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en ce qui concerne l'amendement 17 de l'annexe 17 («Sûreté») de la convention de Chicago figure en annexe.

Article 2

La position visée à l'article 1^{er} est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale, agissant conjointement.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*