



Bruxelles, le 9 août 2021
REV3 – remplace la communication
(REV2) du 28 avril 2020¹

COMMUNICATION AUX PARTIES PRENANTES

RETRAIT DU ROYAUME-UNI ET REGLES DE L'UE APPLICABLES DANS LE DOMAINE DE LA SURETE AERIENNE ET DE LA SURETE MARITIME

Le 1^{er} février 2020, le Royaume-Uni s'est retiré de l'Union européenne et est devenu un «pays tiers»². L'accord de retrait³ prévoyait une période de transition, qui a pris fin le 31 décembre 2020. Il prévoyait aussi des dispositions relatives à la séparation, qui sont devenues applicables à la fin de la période de transition. Durant la période de transition, l'Union européenne et le Royaume-Uni ont négocié un accord de commerce et de coopération, signé le 30 décembre 2020 et appliqué à titre provisoire à compter du 1^{er} janvier 2021 jusqu'à son entrée en vigueur, le 1^{er} mai 2021⁴.

L'accord de commerce et de coopération a créé une relation qui, sur le plan des conditions d'accès au marché, est très différente de la participation du Royaume-Uni au marché intérieur⁵, à l'union douanière de l'Union et à l'espace TVA et accises.

Dès lors, l'attention de toutes les parties intéressées, et plus particulièrement des opérateurs économiques, est attirée sur la situation juridique applicable après la fin de la période de transition.

¹ La version REV3 clarifie la situation à la suite de la conclusion de l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, ainsi que le régime de sûreté du fret et du courrier aériens livrés par transport de surface à un aéroport de l'UE pour être chargés à bord d'un aéronef.

² Un pays tiers est un pays non membre de l'Union. Toutefois, aux fins du régime de sûreté aérienne de l'UE, l'Islande, la Norvège, le Liechtenstein et la Suisse sont considérés comme faisant partie de l'Union.

³ Accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique, JO L 29 du 31.1.2020, p. 7 (ci-après l'«accord de retrait»).

⁴ JO L 149 du 30.4.2021, p. 10.

⁵ En particulier, un accord de libre-échange ne prévoit pas de principes liés au marché intérieur (dans le domaine des marchandises et des services) tels que la reconnaissance mutuelle, le «principe du pays d'origine» et l'harmonisation. Il ne supprime pas non plus les formalités et contrôles douaniers, dont ceux concernant l'origine des marchandises et de leurs éléments constitutifs, ni les interdictions et restrictions d'importation et d'exportation.

Après la fin de la période de transition, les règles de l'Union dans le domaine de la sûreté aérienne et de la sûreté maritime ne s'appliquent plus au Royaume-Uni. L'accord de commerce et de coopération n'a rien modifié à cet égard. Il en résulte notamment les conséquences suivantes:

1. SURETE AERIENNE

Le règlement (CE) n° 300/2008⁶ énonce des règles et des normes de base communes en matière de sûreté aérienne et établit des procédures pour suivre la mise en œuvre des règles et des normes communes. Le règlement (UE) 2015/1998⁷ fixe des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes en matière de sûreté, conformément à l'article 4 et à l'annexe du règlement (UE) n° 300/2008.

Le règlement (UE) 2019/413⁸ modifie le règlement (UE) 2015/1998 en ce qui concerne les pays tiers reconnus comme appliquant des normes de sûreté équivalentes aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile. Dans ce cadre juridique, le Royaume-Uni est désormais considéré comme un pays tiers qui sera, à compter de la fin de la période de transition, reconnu par l'Union comme appliquant des normes de sûreté équivalentes aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile, en ce qui concerne la sûreté des aéronefs, les passagers et leurs bagages de cabine, les bagages de soute, le fret et le courrier, comme décrit ci-dessous.

1.1. Sûreté des aéronefs, passagers, bagages de cabine, bagages de soute

Le règlement (CE) n° 300/2008 prévoit une vérification ou une fouille de sûreté de l'aéronef⁹, l'inspection/le filtrage des passagers en correspondance ou en transit, ainsi que de leurs bagages de cabine¹⁰, et l'inspection/le filtrage des bagages de soute en correspondance¹¹, sauf si l'aéronef arrive d'un pays tiers figurant sur la liste de la Commission.

⁶ 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 (JO L 97 du 9.4.2008, p. 72).

⁷ Règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (JO L 299 du 14.11.2015, p. 1).

⁸ Règlement d'exécution (UE) 2019/413 de la Commission du 14 mars 2019 portant modification du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 en ce qui concerne les pays tiers reconnus comme appliquant des normes de sûreté équivalentes aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile (JO L 73 du 15.3.2019, p. 98).

⁹ Point 3.1 de l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008, point 3.1.1 de l'annexe de la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission.

¹⁰ Points 4.1.1, 4.1.2 b) et 4.1.3 d) de l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008, point 4.0.2 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission.

¹¹ Points 5.1.1, 5.1.2 b) et 5.1.3 d) de l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008, point 5.0.2 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission.

Le Royaume-Uni a été ajouté à la liste des appendices 3-B, 4-B et 5-A de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission¹².

En conséquence, à compter de la fin de la période de transition, les aéronefs, les passagers et leurs bagages de cabine, ainsi que les bagages de soute, sur les vols en provenance du Royaume-Uni, pourraient être exemptés de procédures de fouille ou d'inspection/de filtrage lors de leurs correspondances dans l'UE.

1.2. Fret, courrier, fournitures et approvisionnements

Le Royaume-Uni a été ajouté à la liste de l'appendice 6-Fi de l'annexe du règlement (UE) 2015/1998. En conséquence, le fret et le courrier aériens qui ont été sécurisés dans le cadre de la chaîne d'approvisionnement sécurisée du Royaume-Uni sont reconnus par l'Union européenne. Cela s'applique:

- (a) au fret et au courrier arrivant par voie aérienne durant les opérations de transit et de transfert dans les aéroports de l'UE; et
- (b) au transport de surface du fret et du courrier aériens sécurisés livrés à un aéroport de l'UE pour être chargés à bord d'un aéronef, sous réserve qu'ils soient transportés dans le cadre de la même lettre de transport aérien¹³, conformément au modèle des *services de transport routier de fret aérien (Air Cargo Road Feeder Service)*; et
- (c) au fret et au courrier sécurisés livrés par des agents habilités et chargeurs connus agréés par le Royaume-Uni, sous réserve que l'agent habilité ou le transporteur aérien de l'UE qui les reçoit dans l'aéroport de l'Union soit en mesure de vérifier le statut «actif» de l'entité qui les livre, et que tous les contrôles de sûreté décrits au point 6.3.2 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 soient appliqués.

1.2.1. Désignation comme ACC3 des transporteurs aériens et désignation comme RA3 et KC3 des entités et des opérateurs faisant partie de la chaîne d'approvisionnement d'un transporteur aérien détenant le statut d'ACC3

Conformément au point 6.8.1 de l'annexe du règlement (UE) 2015/1998, les transporteurs aériens, qu'ils soient établis dans l'UE, au Royaume-Uni ou dans un autre pays tiers, qui transportent du fret ou du courrier à destination de l'UE au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers doivent avoir été désignés par l'autorité compétente d'un État membre de l'UE comme «transporteur de fret ou de courrier aérien qui effectue des opérations à destination de

¹² Règlement (UE) 2019/413.

¹³ Suivant la pratique recommandée 4.2 de l'OACI figurant à l'annexe 9 à la convention de Chicago: *Il est recommandé que, en ce qui concerne le fret acheminé à la fois par transport aérien et par transport de surface dans le cadre d'une seule et même lettre de transport aérien, les États contractants appliquent les mêmes règlements et procédures, dans les conditions où ils s'appliquent au fret acheminé exclusivement par la voie aérienne.*

l'Union au départ d'un aéroport d'un pays tiers» (ACC3) et veiller à la mise en œuvre de certaines mesures de sûreté.

Cela n'est pas nécessaire si le pays tiers en question figure sur la liste des appendices 6-Fi ou 6-Fii de l'annexe du règlement (UE) 2015/1998.

Le Royaume-Uni a été ajouté à la liste de l'appendice 6-Fi de l'annexe du règlement (UE) 2015/1998¹⁴.

En conséquence, à la fin de la période de transition, la désignation comme ACC3 ne sera pas exigée pour le transport de fret ou de courrier sur les vols en provenance du Royaume-Uni et les opérateurs au sol chargés d'alimenter la chaîne d'approvisionnement des transporteurs aériens acheminant du fret et du courrier depuis le Royaume-Uni à destination de l'UE n'auront plus à être désignés comme «agents habilités d'un pays tiers» (RA3) ni comme «chargeurs connus d'un pays tiers» (KC3), pas plus qu'ils ne devront se soumettre au processus de validation de sûreté aérienne de l'UE.

1.2.2. Agréments des validateurs de sûreté aérienne de l'Union européenne

Conformément au point 11.6 de l'annexe du règlement (UE) 2015/1998 (point 11.6.4.2), les personnes physiques ou morales agréées en tant que validateurs de sûreté aérienne de l'UE par un État membre de l'UE sont reconnues dans tous les États membres de l'UE.

Les validateurs de sûreté aérienne agréés par le Royaume-Uni ne seront plus reconnus dans l'UE à compter de la fin de la période de transition.

Les validations de sûreté aérienne de l'Union européenne effectuées avant la fin de la période de transition, y compris les rapports de validation de sûreté aérienne de l'Union européenne émis avant cette date, resteront valables aux fins de la désignation des transporteurs aériens, des opérateurs et des entités qu'ils ont validés.

1.2.3. Agrément des agents habilités et des chargeurs connus dans l'UE

Conformément aux points 6.3 et 6.4 de l'annexe du règlement (UE) 2015/1998, les entités établies dans l'UE qui sont agréées en tant qu'agents habilités ou chargeurs connus par un État membre de l'UE sont reconnues dans tous les États membres de l'UE et figurent dans la base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement.

Les agents habilités et les chargeurs connus agréés par l'autorité compétente du Royaume-Uni ne figurent plus dans la base de

¹⁴ Règlement (UE) 2019/413.

données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement à compter de la fin de la période de transition.

1.2.4. Reconnaissance des désignations comme ACC3/KC3/RA3 par le Royaume-Uni

Conformément aux points 6.8.1.5 et 6.8.4.7 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission, les désignations comme ACC3/KC3/RA3 par l'autorité compétente d'un État membre de l'UE sont reconnues dans tous les États membres de l'UE.

Les désignations comme ACC3/KC3/RA3 par l'autorité compétente du Royaume-Uni ne seront plus reconnues par les États membres de l'UE à compter de la fin de la période de transition. En conséquence, à compter de la fin de la période de transition, tous les transporteurs et tous les opérateurs de fret de pays tiers qui ont été désignés par l'autorité du Royaume-Uni devront détenir le statut d'ACC3/KC3/RA3 accordé par l'autorité compétente d'un État membre de l'UE.

Les services compétents de la Commission soutiendront les administrations des États membres dans la procédure de réattribution de la responsabilité, assumée actuellement par le Royaume-Uni, en ce qui concerne la désignation de transporteurs aériens, d'agents habilités de pays tiers et de chargeurs connus de pays tiers, en facilitant la transition administrative.

1.2.5. Fournisseurs habilités

Conformément au point 8.1.3 de l'annexe du règlement (UE) 2015/1998, les fournisseurs habilités (certains fournisseurs d'aéroport, ainsi que les approvisionneurs de bord) doivent être agréés par l'autorité compétente. Conformément au point 8.1.3.5 de l'annexe du règlement (UE) 2015/1998, l'agrément d'un fournisseur habilité par un État membre de l'UE est reconnu dans tous les États membres de l'UE.

Les agréments octroyés par l'autorité compétente du Royaume-Uni ne seront plus reconnus par un État membre de l'UE à compter de la fin de la période de transition.

2. SURETE MARITIME

Le règlement (CE) n° 725/2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires¹⁵ et la directive 2005/65/CE relative à l'amélioration de la sûreté des ports¹⁶ énoncent les règles de l'UE en matière de sûreté maritime.

- En vertu de l'article 6 du règlement (CE) n° 725/2004, l'autorité de sûreté maritime compétente de l'État membre doit exiger des navires annonçant leur intention d'entrer dans un port la fourniture de certains renseignements en matière de sûreté. En vertu de l'article 7, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) n° 725/2004, les États membres peuvent demander aux autres États membres d'exempter les services réguliers internationaux exploités entre eux de l'exigence de fournir des renseignements en matière de sûreté. À compter de la fin de la période de transition, cette possibilité prévue par le règlement (CE) n° 725/2004 n'existera plus pour le Royaume-Uni. Cela signifie qu'à compter de la fin de la période de transition, tous les services réguliers relevant du champ d'application de l'article 6 du règlement (CE) n° 725/2004, telles que les liaisons par ferry entre le Royaume-Uni et des États membres de l'UE, seront soumis à l'obligation de fournir les renseignements en matière de sûreté prévue par ledit article.
- Conformément à l'article 16, paragraphe 2, de la directive 2005/65/CE, tout membre du personnel procédant à des inspections de sûreté ou traitant des informations confidentielles (y compris le personnel des organismes de sûreté reconnus, voir l'article 11 de la directive 2005/65/CE) doit être soumis à une évaluation en matière de sûreté par l'État membre dont il est ressortissant. Cela signifie que le personnel du Royaume-Uni (détenant une habilitation de sécurité délivrée par le Royaume-Uni) ne pourra plus procéder aux inspections de sûreté visées par la directive. Cela s'applique aussi aux inspections prévues par le règlement (CE) n° 725/2004 [pour le respect du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS)], conformément l'article 12 dudit règlement.

Les sites web de la Commission sur la sûreté aérienne (https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security_en) et sur la sûreté maritime (https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/security_en) fournissent des informations générales concernant les règles en matière de sûreté des transports dans l'UE. Ces pages seront mises à jour et complétées, si nécessaire.

Commission européenne
Direction générale de la mobilité et des transports

¹⁵ Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires (JO L 129 du 29.4.2004, p. 6).

¹⁶ Directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports (JO L 310 du 25.11.2005, p. 28).