



**REGLEMENT N° 11/2005/CM/UEMOA  
RELATIF A LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE AU  
SEIN DES ETATS MEMBRES DE L'UEMOA**

**LE CONSEIL DES MINISTRES  
DE L'UNION ÉCONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA)**

- Vu** le Traité de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), notamment en ses articles 4, 6, 16, 20, 23, 25, 26, 42 à 45, 101 et 102 ;
- Vu** le Protocole Additionnel n° II relatif aux politiques sectorielles de l'UEMOA, notamment en ses articles 7 et 8 ;
- Considérant** la Décision n° 08/2002/CM/UEMOA du 27 juin 2002 portant adoption du programme commun du transport aérien des Etats membres de l'UEMOA, notamment son volet relatif au renforcement de la sûreté de l'aviation civile;
- Considérant** L'engagement pris à Niamey le 10 janvier 2004 par la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'UEMOA visant « à améliorer les infrastructures qui rapprochent les Etats membres et renforcent leur compétitivité et en particulier à assurer un développement viable des transports aériens de l'Union » ;
- Considérant** la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 et ses annexes ainsi que les instruments de droit aérien international ;
- Considérant** la Décision en date du 14 novembre 1999 relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique, signée le 12 juillet 2000 par le Président en exercice de l'OUA ;
- Considérant** que les actes d'intervention illicites contre l'aviation civile sont préjudiciables au développement harmonieux et sûr du transport aérien ;

**Considérant** les insuffisances constatées dans les Etats membres de l'UEMOA par les audits de sûreté de l'aviation civile effectués par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I) ;

**Considérant** qu'il convient de protéger à tout moment l'aviation civile, contre les actes d'intervention illicites ;

Sur proposition de la Commission de l'UEMOA ;

Après avis du Comité des Experts statutaire en date du 17 juin 2005,

## **EDICTE LE REGLEMENT DONT LA TENEUR SUIT :**

### **Article premier : Définitions**

Pour l'application du présent Règlement et de ses annexes qui en font parties intégrantes **les termes et expressions** ci-après ont les significations suivantes :

**Acte d'intervention illicite** : Acte ou tentative d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile et du transport aérien, c'est-à-dire :

- Capture illicite d'un aéronef en vol ;
- Capture illicite d'un aéronef au sol ;
- Prise d'otages à bord d'un aéronef ou dans un aéroport ;
- Intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;
- Introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse à des fins criminelles ;
- Communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

**Aérogare** : Bâtiment principal ou groupe principal de bâtiments dans lequel se déroule la prise en charge des passagers et du fret et leur embarquement pour des vols commerciaux.

**Aéronef** : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre ;

**Aéroport** : Terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les

besoins du trafic et le service des aéronefs ainsi que les installations nécessaires pour assister les services aériens commerciaux.

**Aéroport domestique** : Tout aéroport autre qu'un aéroport international servant au trafic domestique.

**Aéroport international** : Tout aéroport que l'Etat membre, dans le territoire duquel il est situé, a désigné comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités de douane, de contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues.

**Aéronef en service** : Un aéronef est considéré en service du début de la préparation d'un vol jusqu'à la fin de celui-ci

**Agent habilité** : Agent, transitaire ou tout autre entité qui traite avec un exploitant et applique au fret, aux envois par coursiers, aux envois exprès et à la poste des contrôles de sûreté acceptés ou exigés par l'autorité compétente.

**Aire de mouvement** : Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvres et les aires de trafic.

**Aire de trafic** : Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

**Annexe 17** : Annexe à la Convention de Chicago traitant des Normes et Pratiques Recommandées (SARPS) pour la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite.

**Article interdit** : Objet et matière pouvant être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite et qui n'ont pas été régulièrement déclarés et soumis aux lois et règlements applicables ;

**Autorité compétente de sûreté de l'aviation civile** : Autorité désignée par un Etat, au sein de son administration, et chargée de l'élaboration, de la mise en œuvre et de l'application du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile.

**Aviation Générale** : Ensemble des activités de vols réguliers ou non qui ne sont ni proposés, ni mis à la disposition du grand public

**Bagages** : Biens appartenant à des passagers ou à des membres d'équipage et transportés à bord d'un aéronef en vue d'un accord avec l'exploitant.

**Bagages abandonnés** : Bagages qui se trouvent dans l'aéroport et qui semblent n'appartenir ou n'intéresser personne.

**Bagage de cabine** : Bagage destiné à être transporté dans la cabine d'un aéronef ;

**Bagage de soute** : Bagage destiné à être transporté dans la soute d'un aéronef ;

**Bagage de soute non accompagné** : Bagage admis dans la soute d'un aéronef en vue de son transport et enregistré par un passager ne se trouvant pas à bord.

**Co-mail** : Abréviaton désignant le courrier du transporteur aérien que celui-ci expédie vers une des stations de son réseau.

**Co-mat** : Abréviaton désignant le matériel du transporteur aérien que celui-ci expédie vers une des stations de son réseau.

**Commission** : Commission de l'Union prévue à l'article 26 du Traité de l'UEMOA.

**Conseil** : Conseil des Ministres de l'Union prévu à l'article 20 du Traité de l'UEMOA.

**Contrôles continus par sondage** : Contrôles effectués pendant toute la période d'activité d'un poste d'inspection/filtrage au cours desquels certains usagers sont fouillés par sondage.

**Contrôle de sûreté** : Mesures établies permettant d'empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs ou d'autres engins dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.

**Contrôle de sûreté des aéronefs** : Inspection de l'intérieur d'un aéronef auquel des passagers ont pu avoir accès et inspection de la soute dans le but de découvrir des objets suspects, des armes, des explosifs ou d'autres engins dangereux.

**Convention** : Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ses Annexes.

**Côté piste** : Aire de mouvement d'un aéroport, et la totalité ou une partie des terrains et bâtiments adjacents dont l'accès est contrôlé.

**Côté ville** : Secteur d'un aéroport ou d'une aérogare auquel les voyageurs et le public ont accès sans restriction.

**Équipement de Détection de Traces** : Système ou combinaison de différentes technologies capable de détecter de très petites quantités (1 milliardième de gramme) et d'indiquer ainsi au moyen d'une alarme la présence de matières explosives dans les bagages ou d'autres articles passés à l'examen.

**Équipement de sûreté** : (voir **Matériel de Sûreté**)

**Etat Membre** : Etat partie prenante au Traité de l'UEMOA tel que prévu par le préambule de celui-ci.

**Expéditeur connu** :

- a) Pour le fret, la personne qui a entrepris à l'origine de faire transporter un bien par avion pour son propre compte et qui traite de manière suivie avec un agent habilité ou un transporteur aérien sur la base des critères énoncés dans la présente annexe.

- b) Pour la poste, la personne qui a entrepris à l'origine de faire transporter des envois postaux pour son propre compte et qui traite de manière suivie avec une autorité/ administration postale réglementée.

**Facilitation** : Gestion efficace d'un processus de contrôle nécessaire de nature à accélérer l'acheminement des personnes ou des marchandises et épargner des délais opérationnels évitables.

**Fouille de sûreté de l'aéronef** : Inspection approfondie de l'intérieur et de l'extérieur d'un aéronef en vue d'y découvrir des articles prohibés.

**Fournitures de restauration** : Aliments, boissons, autres articles et équipements connexes utilisés à bord d'un aéronef.

**Fournitures de service de bord** : Tous articles, autres que les fournitures de restauration, qui sont destinés au service des passagers en cours de vol, par exemple journaux, revues, écouteurs, cassettes audio et vidéo, oreillers et couvertures, nécessaires de toilettes ou d'agrément, etc.

**Fret** : (voir **Marchandises**)

**Inspection/Filtrage** : Mise en oeuvre de moyens techniques ou autres en vue d'identifier et/ou de détecter les armes, les explosives ou tous autres engins dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.

**Marchandises** : Tous biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages accompagnés ou mal acheminés transportés à bord d'un aéronef.

**Marchandises dangereuses** : Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement, qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces instructions.

**Matériel de sûreté** : Dispositifs de nature spécialisée destinés à être utilisés, séparément ou comme éléments d'un système, pour prévenir ou déceler des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile et ses installations et services.

**Messageries** : Envois rapides de marchandises (incluant les colis) par air, route, chemin de fer et eau.

**Performances humaines** : Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité, la sûreté et l'efficacité des opérations aéronautiques.

**Permis (titre d'accès ou badges)** : Système de permis consiste en cartes ou d'autres documents délivrés à des personnes employées dans un aéroport ou qui pour une raison ou une autre ont besoin d'être autorisées à accéder à l'aéroport, au côté piste ou à une aire de sûreté à accès réglementé.

**Point vulnérable** : Toute installation située à l'aéroport ou rattachée à celui-ci, dont la détérioration ou la destruction entraverait gravement le bon fonctionnement de l'aéroport.

**Poste** : Envois de correspondance et d'autres objets remis par des administrations postales ou qui leurs sont destinés. La définition d'autorité/administration postale incombe aux États membres.

**Poste de stationnement d'aéronef** : Emplacement désigné sur une aire de trafic, destiné à être utilisé pour le stationnement d'un aéronef.

**Programme de sûreté** : Mesures adoptées pour assurer la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite.

**Projection d'Images Fictives** ou d'images de menace (**Threat Image Projection « TIP »**) : Logiciel qui peut être installé sur certains appareils de radioscopie des bagages. Le programme permet de superposer des images virtuelles d'articles interdits à l'image d'un bagage réel soumis à l'examen radioscopique et contribue directement à accroître la capacité de l'opérateur à détecter de tels articles.

**Provisions de bord** : Articles de consommation courante destinés à être utilisés ou vendus à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris la dotation du commissariat.

**Sabotage** : Tout acte ou toute omission délibérée tendant à détruire par malveillance ou sans motif un bien et qui met en danger l'aviation civile internationale et ses installations et services ou constitue un acte d'intervention illicite dans l'aviation civile et ses installations et services.

**Sûreté de l'aviation civile** : Combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

**Système de Détection d'Explosifs (EDS)** : Système ou combinaison de différentes technologies capable de détecter et par suite d'indiquer, au moyen d'une alarme, la présence dans un bagage d'une matière explosive, quel que soit le matériau de ce bagage.

**Système Primaire de Détection d'Explosif (PEDS)** : Système ou combinaison de technologies qui a la capacité de détecter et par la suite d'indiquer, au moyen d'une alarme, la présence d'un explosif contenu dans un bagage, quelle que soit la matière dont est fait ce bagage.

**UEMOA**: Union Economique et Monétaire Ouest Africaine.

**Uémoa doc** : Document contenant la «Déclaration de Politique de l'UEMOA dans le domaine de la Sûreté de l'Aviation Civile» traitant des mesures appropriées à mettre en œuvre par les Etats de la Communauté, afin d'empêcher que des actes d'intervention illicite ne soient commis dans les aéroports et à bord des aéronefs affectés au transport aérien des personnes et des bagages.

**Union** : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine.

**Vérification des antécédents** : Vérification de l'identité d'une personne et de ses états de service, y compris éventuellement de son casier judiciaire, dans le but de s'assurer qu'elle est habilitée à pénétrer sans escorte dans des zones de sûreté à accès réglementé.

**V.I.P** (very important person): Passagers appartenant à une certaine classe sociale, leur donnant ainsi droit à un traitement particulier différent de celui d'un passager ordinaire.

**Vol commercial** : Vol régulier ou non régulier ou une activité de vol effectué en vertu d'un contrat de location destiné au grand public ou à des groupes privés moyennant rémunération.

**Vol non régulier** : Vol qui ne présente pas les caractéristiques d'un vol régulier. Vol à la demande, vol charter, vol VIP, vol d'Etat.

**Vol régulier** : Vol qui présente chacune des caractéristiques suivantes :

- effectué, à titre onéreux, aux moyens d'aéronefs destinés à transporter des passagers, du fret et/ou du courrier, dans des conditions telles que, sur chaque vol, des places sont mises à la disposition du public, soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés,
- organisé de façon à assurer la liaison entre deux points ou plus :
  - soit selon un horaire publié ;
  - soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente.

**Zone de sûreté à accès réglementé** : Zones côté piste d'un aéroport dont l'accès est contrôlé pour garantir la sûreté de l'aviation civile. En règle générale, ces zones comprennent notamment toutes les zones de départ des passagers entre les points d'inspection/filtrage et les aéronefs, l'aire de trafic, les zones de tri des bagages, les hangars de fret, les centres de courrier, les zones des services de restauration situées côté piste et les aires de nettoyage des aéronefs.

**Zone non réglementée** : Toute zone d'un aéroport à laquelle le public a accès ou dont l'accès n'est pas réglementé.

**Zone stérile** : Zone située entre tout point de filtrage des passagers et les aéronefs, et dont l'accès est strictement contrôlé (aussi appelée zone de sûreté à accès réglementé).

## **Article 2 : Objet**

- 1- Le présent Règlement a pour objet principal d'assurer la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public dans toutes questions relatives à la protection contre les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile des Etats membres.

A cet effet, le présent Règlement édicte des mesures visant à empêcher que des armes, des explosifs ou tous autres engins dangereux pouvant être employés pour commettre un acte d'intervention illicite, et dont le port ou le transport n'est pas autorisé, ne soient introduits, par quelque moyen que ce soit, à l'intérieur des bâtiments et installations névralgiques ou tout autre bâtiment défini comme tel ou à bord d'un aéronef effectuant un vol d'aviation civile. Il définit également les conditions de mise en œuvre desdites mesures.

2- Le Règlement vise en outre à fournir une base commune pour l'interprétation et l'application des dispositions pertinentes de la Convention de Chicago, et notamment de son Annexe 17.

### **Article 3 : Champ d'application**

Les mesures prévues par le présent Règlement sont applicables à tous les aéroports internationaux situés sur les territoires des États membres de l'Union.

### **Article 4 : Moyens de mise en oeuvre**

Afin d'atteindre les objectifs définis à l'article 2 ci-dessus, les États membres et la Commission de l'UEMOA mettent en oeuvre les moyens ci-après :

- a) définition de normes de base communes applicables aux mesures de sûreté de l'aviation civile ;
- b) mise en place de mécanismes appropriés de contrôle de la conformité de l'application de ces normes.

### **Article 5 : Normes communes**

- 1- Les normes de base communes applicables aux mesures de sûreté de l'aviation civile sont fondées sur les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17 de la Convention de Chicago et sur les normes qui figurent dans les Annexes du présent Règlement et dans tout autre instrument juridique de l'UEMOA et de l'OACI applicable dans les États membres.
- 2- Les mesures nécessaires pour la mise en oeuvre et l'adaptation technique de ces normes de base communes sont arrêtées, par voie de Règlement d'exécution de la Commission. En tenant dûment compte des différents types d'opérations et du caractère sensible des mesures relatives :
  - a) aux critères de performance et aux possibilités techniques des équipements ;
  - b) aux procédures détaillées comportant des informations sensibles ;
  - c) aux critères détaillés concernant les dérogations aux mesures de sûreté.
- 3- Sur la base d'une évaluation locale des menaces, si les mesures de sûreté spécifiées à l'Annexe 1 du présent Règlement ne peuvent pas être mises en oeuvre pour des raisons pratiques et objectives, les États membres de l'UEMOA peuvent adopter des mesures de sûreté visant à assurer un niveau de protection adéquat dans leurs aéroports. Ils doivent notifier ces mesures à la Commission.
- 4- La Commission examine si les mesures adoptées par un État membre conformément au paragraphe 3 ci-dessus sont justifiées par des raisons pratiques objectives et assurent un niveau de protection adéquat. Si les mesures ne répondent pas à ces critères, la Commission demande à l'État de les adapter et au besoin prend une décision.

## **Article 6 : Mesures plus strictes**

Les Etats membres peuvent appliquer des mesures plus strictes que celles prévues au présent Règlement en tenant compte des dispositions pertinentes de l'Annexe 9 à la Convention de Chicago.

Les Etats concernés informent la Commission de la nature de ces mesures au plus tard un mois après leur entrée en vigueur.

La Commission se charge de communiquer ces mesures aux autres Etats.

## **Article 7 : Organisation nationale de la sûreté de l'aviation civile**

- 1- Chaque Etat membre établit une organisation et met en application les pratiques et procédures spécifiées dans le présent Règlement dont l'ensemble assure la sûreté de l'aviation civile nécessaire à l'exploitation des aéronefs dans les conditions normales et permet de réagir rapidement pour faire face à toute intensification des menaces contre la sûreté de l'aviation civile.
- 2- Dans les trois (3) mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent Règlement, chaque Etat membre adoptera un Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile pour garantir l'application des normes communes visées à l'article 5, paragraphe 1 et des mesures adoptées conformément à l'article 5, paragraphe 2.
- 3- Chaque État membre désigne, au sein de son administration nationale, une autorité compétente qui sera chargée d'élaborer, de mettre en oeuvre et de contrôler la réalisation du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile et en précise l'identité à l'UEMOA.
- 4- Chaque Etat membre assure à l'autorité compétente désignée les moyens financiers, matériels et humains nécessaires à la réalisation des objectifs définis dans son Programme National de Sûreté.
- 5- Dans les trois (3) mois qui suivent l'adoption du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile, chaque Etat membre met en place un Comité National de Sûreté chargé de coordonner les activités de sûreté entre les ministères, les services et autres organismes de l'Etat, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs et les autres entités concernées par ou chargées de la mise en oeuvre des divers aspects du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile.
- 6- le Comité National de Sûreté est composé à la discrétion des Etats et doit comprendre les Ministères et organismes chargés de l'aviation civile, de la défense, de la gendarmerie, de la police, des services de contrôle aux frontières, de la douane, de l'équipement et des affaires étrangères et tout autre ministère.
- 7- Chaque État membre réévalue constamment le niveau de la menace contre les opérations d'aviation civile à l'intérieur de son territoire et ajuste en conséquence les éléments pertinents de son Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile.
- 8- Chaque État membre exige de l'autorité compétente qu'elle définisse et répartisse les tâches et qu'elle coordonne les activités entre les ministères, services et autres organismes de l'État, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs et les autres entités

concernées par ou chargées de la mise en oeuvre des divers aspects du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile.

- 9- Dans les 6 mois suivant l'entrée en vigueur du présent Règlement, chaque État membre exige de son autorité compétente d'élaborer et de mettre en oeuvre un Programme National de Contrôle de la Qualité afin de s'assurer de l'efficacité de son Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile.

Les spécifications du Programme National de Contrôle de la Qualité de la sûreté de l'aviation civile mis en oeuvre par les Etats membres, pour recenser les besoins de sûreté et pour procéder à des inspections de la mise en oeuvre et de test des contrôles de sûreté afin de s'assurer de l'efficacité de son Programme National de Sûreté de l'aviation civile, sont adoptées conformément à la procédure prévue au présent Règlement.

- 10- Chaque État membre exige de l'autorité compétente qu'elle élabore et mette en oeuvre un Programme National de Formation à la sûreté de l'aviation civile.

11- Chaque Etat membre met en place dans chaque aéroport, un plan d'urgences, un centre des opérations d'urgence et des moyens nécessaires qui sont testés par des exercices de sûreté périodiques. Il met en place une Equipe de Gestion de Crise pour gérer tout acte d'intervention illicite contre l'aviation civile.

12 Chaque Etat membre assure la présence dans ses aéroports, de personnels formés adéquatement et pouvant être déployés pour intervenir dans les cas, soupçonnés ou réels, d'intervention illicite contre l'aviation civile.

13 Dans chaque Etat membre, les aéroports, les exploitants d'aéronefs fournissant des services au départ de ces aéroports, les sociétés d'assistance et tous les prestataires de services mettent en oeuvre et maintiennent des programmes de sûreté respectifs répondant aux exigences de son Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile.

Ces Programmes sont soumis à l'approbation de l'autorité compétente qui en assure la supervision.

### **Article 8 : Organisation au niveau des Aéroports**

1- Chaque Etat membre met en place une autorité de coordination de la mise en oeuvre des mesures de sûreté sur chacun des aéroports auxquels s'applique le présent Règlement.

Cette autorité établit et met en oeuvre un Programme de Sûreté d'Aéroport permettant de répondre aux exigences du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile sur chaque aéroport servant à l'aviation civile.

2- Chaque Etat membre met en place un Comité de Sûreté d'Aéroport sur ses aéroports qui assiste l'autorité citée au paragraphe 1 ci-dessus.

Le Comité de Sûreté d'aéroport comprend entre autres membres, l'autorité compétente, le gestionnaire d'aéroport, les forces de l'ordre, les exploitants d'aéronefs, les compagnies d'assistance au sol, les transitaires, les locataires, les prestataires de services et tous les usagers dont la présence est jugée nécessaire par l'Etat.

4- Chaque Etat membre s'assure que, dans le cadre de la conception ou de l'aménagement des aéroports, des aérogares de passagers ou de fret et d'autres bâtiments aéroportuaires offrant un accès direct du côté piste, les exigences essentielles sont respectées en ce qui concerne, notamment :

- a) les mesures de sûreté applicables aux passagers, aux bagages, au fret, aux colis express, à la poste et aux provisions et fournitures des services de restauration des transporteurs ;
- b) la protection et le contrôle des accès aux côtés piste, aux zones de sûreté à accès réglementé et aux autres zones et installations sensibles de l'aéroport ;
- c) l'utilisation efficace des équipements de sûreté.

#### **Article 9 : Mise en œuvre des mesures de sûreté**

- 1- Chaque Etat membre doit s'assurer de la présence à chaque aéroport de personnels agréés et formés adéquatement pour mettre en œuvre les mesures et procédures de sûreté.
- 2- Chaque Etat membre définit le nombre de personnels agréés, formés et affectés à un aéroport, en accord avec l'autorité visée à l'article 8 paragraphe 1. Ces personnels sont préposés uniquement aux tâches de sûreté. Un responsable de sûreté est nommé à la tête de la cellule sûreté de chaque structure.
- 3. Chaque Etat membre exige de l'autorité compétente qu'elle établisse un contrat de performance entre l'autorité visée à l'article 8 paragraphe 1, et les services de sûreté pour s'assurer l'efficacité et la qualité de la mise en œuvre des mesures et des contrôles de sûreté.

#### **Article 10 : Diffusion des informations**

1- Sans préjudice du droit d'accès du public aux documents communautaires , sont strictement confidentiels :

- a) Les mesures et les spécifications relatives à l'article 5 paragraphes 2 et 3 ;
- b) Les rapports d'inspection et les réponses des Etats membres visés aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

Ne peut accéder à ces documents que l'autorité visée à l'article 7 paragraphe 3, qui les communique seulement aux parties intéressées qui ont un besoin légitime d'en connaître.

- 2- Dans la mesure du possible et conformément au droit interne applicable, les Etats membres traitent de manière confidentielle les informations provenant des rapports d'inspection et des réponses des Etats membres lorsqu'elles se rapportent à d'autres Etats.
- 3- Sauf s'il est évident que les rapports d'inspection et les réponses doivent ou ne doivent pas être divulguées, les Etats ou la Commission consulte l'Etat membre concerné.

### **Article 11 : Coordination des mesures d'administration des programmes d'inspection de la sûreté de l'aviation civile**

La coordination des mesures d'administration des programmes d'inspection de la sûreté de l'aviation civile et la diffusion des rapports est assurée par un mécanisme.

Un Coordonnateur est recruté par la Commission de l'UEMOA suivant un avis de vacance de poste, afin de superviser ce mécanisme. Il est assisté dans ses missions par le Comité consultatif de sûreté de l'aviation civile, prévu à l'Article 12 ci-dessous.

### **Article 12 : Comité Consultatif de sûreté de l'aviation civile**

1- Il est mis en place un Comité Consultatif de la sûreté des Etats membres de l'UEMOA.

2- Le Comité Consultatif de sûreté de l'aviation civile est composé de deux experts par Etat membre.

3- le Comité Consultatif est présidé par la Commission de l'UEMOA et se réunit en séance ordinaire au moins une fois l'an et en séance extraordinaire chaque fois que de besoin.

4- Le Comité Consultatif de la sûreté de l'aviation civile émet des avis sur toute question relative à la sûreté qui lui est soumise. Il propose à la Commission le programme des inspections, des spécifications pour la mise en œuvre par les Etats membres du Programme National du Contrôle de la Qualité de la sûreté, l'organisation des exercices de gestion de crise ainsi que toute pratique et procédure se rapportant à l'application du présent Règlement.

5- Le Comité Consultatif adopte son règlement intérieur.

### **Article 13 : Rémunération des prestations de service**

Des honoraires sont perçus pour les prestations de service fournies. Un Règlement du Conseil des Ministres fixera les modalités de ces honoraires.

### **Article 14 : Coopération avec les Etats tiers**

1- Les Etats membres s'accordent mutuellement assistance et appui dans le maintien d'un niveau approprié de sûreté de l'aviation civile, notamment en :

- a) partageant dans la mesure du possible avec les Etats tiers les renseignements sur les menaces contre les intérêts de ces Etats en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- b) élaborant et en échangeant des renseignements concernant leurs programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile et leurs programmes de formation selon les besoins.

2- Chaque Etat membre met en place des procédures appropriées de protection et de traitement des renseignements sensibles relatifs à la sûreté communiqués par d'autres Etats membres, ou des renseignements sensibles relatifs à la sûreté qui ont des

incidences sur les intérêts d'autres Etats en matière de sûreté, afin de veiller à ce que ces renseignements ne soient ni utilisés ni divulgués de façon inappropriée.

3- Chaque Etat membre signale au moyen du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) ou par tout autre moyen le plus rapide à tous les Etats membres, à l'Etat d'immatriculation et à l'Etat d'exploitation, tous les renseignements dont il dispose lorsque :

- a) un aéronef est détourné au sol sur un aéroport situé sur son territoire ;
- b) un aéronef détourné a atterri sur son territoire ;
- c) un aéronef détourné a décollé de son territoire.

Les renseignements disponibles sont également communiqués :

- a) à tout autre Etat dont les ressortissants ont été pris en otages ;
- b) à tout autre Etat dont les ressortissants ont été tués ou blessés ;
- c) à tout autre Etat dont on sait que des ressortissants se trouvent à bord de l'aéronef ;
- d) à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

#### **Article 15 : Contrôle de conformité**

1- Six (6) mois après l'entrée en vigueur des dispositions du présent Règlement conformément à son Article 19, la Commission, en coopération avec l'autorité compétente visée à l'article 7 paragraphe 3, commence à effectuer des inspections pour contrôler l'application du présent Règlement par les États membres.

2- Les inspections font appel à une méthodologie commune qui sera définie dans un Règlement. Elles sont effectuées par des inspecteurs qualifiés, selon des critères communs, et prennent en compte les informations fournies par les Programmes Nationaux de Contrôle de Qualité.

La méthodologie de ces inspections est adoptée par un Règlement d'exécution de la Commission.

3- Les experts mandatés par la Commission pour effectuer les inspections conformément aux paragraphes 1 et 2 présentent, avant de s'acquitter de leur tâche, un mandat écrit délivré par la Commission spécifiant la nature, le but de l'inspection ainsi que sa durée. En temps utile, avant les inspections prévues, la Commission informe les États membres concernés par les inspections.

L'Etat membre concerné se soumet à ces inspections et veille à ce que les organismes ou les personnes concernés s'y soumettent également.

4- Les délais de transmission des rapports d'inspection aux Etats par la Commission, l'élaboration des plans d'action pour remédier aux éventuelles lacunes constatées lors des inspections sont définis dans le Règlement relatif à la méthodologie commune.

#### **Article 16 : Relations avec les pays tiers**

Sans préjudice des responsabilités des États membres en ce qui concerne l'évaluation des menaces et la clause type de sûreté des accords de transport aérien, la Commission, assistée par le Comité consultatif de Sûreté de l'aviation civile, met en place, en collaboration avec l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I) et les autres organisations régionales de l'aviation civile, un mécanisme permettant de s'assurer que les vols, en provenance d'aéroports de pays tiers, répondent aux exigences essentielles en matière de sûreté.

#### **Article 17 : Sanctions aux infractions de sûreté**

Dans l'attente d'une réglementation communautaire en la matière, toute infraction aux dispositions du présent Règlement sera soumise aux prescriptions des lois en vigueur dans les États membres

#### **Article 18 : Publication d'informations**


Deux ans après l'entrée en vigueur du présent Règlement, la Commission publie, chaque année, un rapport concernant l'état de la mise en oeuvre dudit Règlement et la situation en matière de sûreté de l'aviation civile dans les États membres de l'Union.

#### **Article 19 : Entrée en vigueur**

Le présent Règlement entre en vigueur à compter de sa date de signature et sera publié au bulletin officiel de l'Union

Fait à Ouagadougou, le 16 septembre 2005

Pour le Conseil des Ministres  
Le Président



**Cosme SEHLIN**

# ANNEXE 1

## PROCEDURES ET PRATIQUES DE SÛRETE

### 1. Sûreté dans les aéroports

#### 1.1 Exigences en matière de planification aéroportuaire

Lors de la conception ou de l'aménagement des aéroports, des aérogares de passagers ou de fret et d'autres bâtiments aéroportuaires offrant un accès direct du côté piste, des limites doivent être établies entre le côté ville et le côté piste.

Des zones de sûreté à accès réglementé doivent être établies dans chaque aéroport.

#### 1.2 Contrôle de l'accès

##### 1.2.1 Accès aux zones publiques des aérogares

Toutes les zones de l'aérogare accessibles au public doivent faire l'objet d'une surveillance dissuasive.

Des patrouilles sont effectuées dans les aérogares pour la surveillance de la circulation des personnes et l'inspection de tout endroit susceptible de dissimuler un objet suspect. Les passagers et les autres usagers sont surveillés par les forces de l'ordre et le personnel de sûreté.

##### 1.2.2 Accès aux autres zones publiques

Les autres zones publiques telles que les aires de stationnement des usagers, les voies publiques d'accès à l'aérogare, les installations de location de voitures, les aires d'attente de départ des taxis et des moyens de transport au sol et toute installation hôtelière située à l'intérieur de l'aérogare sont contrôlées par des moyens adéquats.

Des dispositions doivent être prévues aussi pour garantir que ces zones publiques peuvent être bouclées rapidement en cas d'accentuation de la menace.

Des agents de sûreté doivent patrouiller dans ces zones.

##### 1.2.3. Accès aux zones de sûreté

L'accès aux zones de sûreté à accès réglementé et autres zones côté piste est contrôlé en permanence, afin de rendre celles-ci inaccessibles aux personnes non autorisées et aux articles interdits ;

##### 1.2.4 Accès aux zones situées entre le côté ville et le côté piste

Les points d'accès entre le côté ville et le côté piste doivent être matérialisés soit par des portes, des barrières ou des passages.

Ces points d'accès doivent être surveillés au moyen de :

- a) garde ou système de surveillance électronique ; ou
- b) système manuel actionné par du personnel de sûreté dûment formé.

### **1.2.5 Badges d'accès aux zones de sûreté**

Des badges d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé sont délivrés aux personnes travaillant dans l'aéroport ou le fréquentant régulièrement (y compris les employés de l'aéroport et des compagnies aériennes ainsi que ceux d'autres organisations). Sur le badge figurent le nom et une photographie du porteur, la période de validité, ainsi que la signature de l'autorité de délivrance.

Le badge doit contenir une indication des zones de l'aéroport auxquelles le porteur est autorisé à accéder. La validité du badge est limitée à deux ans.

Le badge d'accès est porté de manière apparente et visible par son détenteur pendant son service dans toutes les zones réglementées.

Des sanctions doivent être appliquées à l'encontre des personnes qui n'arborent pas leur badge d'accès et des personnes qui accèdent à des zones de sûreté sans en avoir obtenu l'autorisation.

L'autorité compétente peut toutefois accorder des dérogations au port apparent et visible du badge dans des conditions définies dans la réglementation nationale.

### **1.2.6 Conditions de délivrance des badges d'accès aux zones de sûreté**

Toute personne devant avoir accès aux zones de sûreté à accès réglementé est soumise à une vérification des antécédents. La vérification est renouvelée à intervalles réguliers;

Toute personne devant avoir accès aux zones de sûreté à accès réglementé reçoit régulièrement une formation en matière de sûreté, notamment en matière de risques encourus par la sûreté de l'aviation civile et est invitée à signaler tout incident susceptible de constituer une menace pour la sûreté aux personnels chargés de contrôler l'application des mesures de sûreté ;

### **1.2.7 Accès des véhicules au côté piste**

Les véhicules qui ont besoin d'être utilisés côté piste doivent rester côté piste dans la mesure du possible. Ils ne doivent passer au côté ville que pour d'éventuelles réparations, si cela n'est pas possible au côté piste.

Les véhicules devant se déplacer entre le côté ville et le côté piste doivent être munis de macarons individuels et spécifiques délivrés à ces véhicules par l'autorité compétente en la matière.

Ces macarons, propres à chaque véhicule, et comportant le numéro d'immatriculation et le nom du propriétaire, sont apposés sur le pare-brise à un endroit où il est aisément visible.

Tout autre véhicule appelé à se rendre au côté piste n'est admis qu'après contrôle et délivrance d'un laissez-passer temporaire, qui est contrôlé.

Le macarons ou le laissez-passer doit contenir une indication des zones de l'aéroport auxquelles le véhicule est autorisé à accéder.

La validité du macaron est limitée à un (01) an, et celle du laissez-passer ne doit pas dépasser trois (03) mois.

Les véhicules en mission d'intervention d'urgence pourraient être exemptés de ces obligations à conditions qu'ils soient escortés par le service de sûreté de l'aéroport;

### **1.2.8 Conditions de délivrance des macarons**

La délivrance d'un macaron d'accès à une zone de sûreté est subordonnée à :

- a) la détention par le conducteur d'un badge d'accès correspondant à la zone de sûreté demandée pour le véhicule ;
- b) la détention par le conducteur du véhicule d'un permis de circulation côté piste délivré par l'autorité aéroportuaire.

### **1.2.9 Contrôle des badges d'accès et des macarons**

Les badges d'accès, les macarons et les laissez-passer des véhicules sont contrôlés à tous les points d'accès au côté piste et dans les zones de sûreté à accès réglementé, soit visuellement par le personnel de sûreté, soit électroniquement au moyen d'un système automatique ayant au moins la même efficacité.

Les badges et les macarons doivent limiter l'accès des personnes et des véhicules aux seules zones qui y sont indiquées.

En cas de cessation ou de changement d'employeur, le badge de l'employé ou le macaron du véhicule concerné doit être retourné à l'autorité de délivrance.

La perte ou le vol du badge d'accès ou du macaron doit être signalé sans délais à l'autorité de délivrance. Le badge ou le macaron en question doit être immédiatement annulé.

### **1.2.10 Portes d'accès**

Les portes d'accès aux passerelles d'embarquement, au côté piste et aux aires de trafic doivent être maintenues fermées et verrouillées lorsqu'elles ne sont pas utilisées.

### **1.2.11 Protection des points de contrôle de sûreté**

Les points de contrôle de sûreté doivent être protégés par des gardes ou par un équipement de surveillance adéquat pour prévenir les intrusions et les infractions lorsque ces points de contrôle sont opérationnels.

Les points de contrôle de sûreté doivent être équipés de moyens de communication et d'alarme discrète.

Les gardes seront armés ou non, suivant la réglementation de chaque Etat membre.

## **2. Inspection/filtrage des personnes, des objets transportés et des véhicules**

### **2.1 Inspection/filtrage des personnes et des objets transportés**

Toute personne, incluant le personnel de l'aéroport et l'équipage, ainsi que les objets qu'ils transportent doivent subir une inspection/filtrage avant d'être admis en zones de sûreté à accès réglementé.

Lorsque cette procédure n'est pas applicable pour des raisons pratiques, les personnes et les objets subissent un contrôle approprié par sondage à une fréquence déterminée compte tenu des évaluations de risque effectuées par l'autorité compétente de chaque Etat membre ; l'inspection/filtrage par sondage est étendu à tous les objets introduits à bord des aéronefs par tout prestataire de service, notamment le personnel de nettoyage et des boutiques hors taxes, ainsi que par toute autre personne ayant accès aux aéronefs ;

Les procédures d'inspection/filtrage visent à s'assurer qu'aucun article interdit n'est introduit à bord de l'aéronef, et la méthode utilisée est la même que pour l'inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine.

### **2.2 Inspection des véhicules et des fournitures passant côté piste**

Les véhicules et les fournitures devant passer côté piste ou dans d'autres zones de sûreté à accès réglementé font l'objet d'inspections systématiques.

### **2.3 Sûreté des installations et patrouilles**

#### **2.3.1 Eclairage des aires de trafic et des zones de stationnement**

Les aires de trafic, les aires de stationnement, les points de contrôles des véhicules, les deux extrémités de la piste d'envols, le point d'attente de décollage et toutes les parties vulnérables doivent être adéquatement éclairées pour éviter des infiltrations compromettantes de toute nature.

#### **2.3.2 Clôtures**

Les aires techniques et d'entretien doivent être protégés par des clôtures, des gardes et des rondes. L'accès y est contrôlé au moyen de badges d'accès, de macarons et de laissez-passer pour véhicules.

Des mesures analogues s'appliquent au périmètre aéroportuaire, les installations de l'alimentation électrique, les sous-stations de distribution électrique, les installations pour la navigation aérienne, les tours de contrôle, les autres bâtiments utilisés par les services de contrôle du trafic aérien et les installations de ravitaillement en carburant et de télécommunications. Des précautions spéciales sont prises contre les tentatives de sabotage des installations de ravitaillement en carburant et des télécommunications.

#### **2.3.3 Patrouilles et rondes**

Les forces de l'ordre et le personnel de sûreté doivent effectuer des patrouilles dans la clôture d'enceinte, les zones adjacentes aux zones de sûreté à accès réglementé, les

autres zones côté piste situées en dehors de cette clôture, y compris celles qui se trouvent aux abords immédiats du seuil de piste et des voies de circulation des avions.

La vidéosurveillance doit être utilisée également pour le contrôle de ces zones.

### **3. Sûreté des aéronefs**

#### **3.1. Fouille de sûreté des aéronefs**

Tous les aéronefs sont soumis à des fouilles de sûreté quand ils ne sont pas en service.

Ils sont soumis à une fouille de sûreté immédiatement avant ou après avoir été dirigés vers une zone de sûreté à accès réglementé en vue du vol. Toutefois, ils peuvent être fouillés à un autre moment qu'immédiatement avant leur déplacement vers une zone de sûreté à accès réglementé, à condition d'être sécurisés ou surveillés dès le début de la fouille jusqu'au départ ; si la fouille est effectuée après l'entrée dans la zone de sûreté à accès réglementé, ils sont sécurisés et surveillés dès le début de la fouille jusqu'au départ.

La fouille de sûreté de l'aéronef doit comprendre l'examen des zones accessibles aux passagers à l'intérieur de l'aéronef (porte-bagages, placards, toilettes, poubelles, dossiers de sièges, poches de sièges, zones sous les sièges, case et compartiments pour le matériel de l'équipage, etc.) ainsi que l'examen des zones accessibles aux manutentionnaires à l'extérieur de l'aéronef et dans sa soute (panneaux de service, logement de train, compartiment de service, soute et zones adjacentes, réserves contenues dans les compartiments à marchandises, etc.).

#### **3.2 Contrôle de sûreté des aéronefs**

Tous les aéronefs sont soumis à des contrôles de sûreté quand ils sont en service

Ils font l'objet, au cours de la rotation ou des escales, d'un contrôle de sûreté immédiatement après le débarquement des passagers et aussi tard que possible avant l'embarquement d'autres passagers et le chargement des bagages/fret, selon les cas.

Le contrôle de sûreté des aéronefs est effectué une fois que les prestataires de services (restauration, nettoyage, produits hors taxes et autres), à l'exception du personnel chargé des missions de sûreté, ont quitté l'aéronef.

Le contrôle de sûreté doit comprendre l'examen des zones accessibles aux passagers à l'intérieur de l'aéronef (porte-bagages, placards, toilettes, poubelles, dossiers de sièges, poches de sièges, zones sous les sièges, compartiments pour le matériel de l'équipage, etc.).

Pour les vols au départ de l'aéroport, la soute doit être examinée afin de s'assurer qu'elle ne contient aucun article interdit.

Pour les vols en transit, le contrôle de sûreté doit être mis en œuvre pour vérifier que les passagers qui débarquent ne laissent à bord des armes, des explosifs ou autres engins dangereux pouvant être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.

Une reconnaissance des bagages de cabine doit être faite par les passagers demeurés à bord en plus du contrôle de sûreté ;

La soute doit également être protégée contre les intrusions afin de garantir l'intégrité des bagages et empêcher toute introduction d'articles interdits.

La stérilité de l'aéronef est maintenue jusqu'à l'embarquement, pendant tout son déroulement et la préparation au départ.

### **3.3. Protection des aéronefs**

La protection des aéronefs est établie et mise en oeuvre comme suit :

**3.3.1 pour les aéronefs en stationnement et non en service** et qui ont été fouillés et dirigés vers une zone de sûreté à accès réglementé, les mesures suivantes sont appliquées :

- i) Les portes de la cabine sont fermées ;
- ii) Les passerelles télescopiques doivent être retirées, éloignées et verrouillées ;
- iii) Les escaliers ventraux doivent être verrouillés et escamotés, selon les cas, des témoins d'intégrité placés sur toutes les portes des aéronefs (les aéronefs sont pastillés) ;
- iv) Les forces de l'ordre, le personnel de sûreté, les exploitants ou la société d'assistance en escale assurent la surveillance des aéronefs ;
- v) Une patrouille effectue des rondes sur l'aire de stationnement pour contrôler la circulation des personnes aux abords des aéronefs en service et prévenir tout accès non autorisé à cette zone ;

**3.3.2 pour les aéronefs en stationnement et en service**, l'accès est contrôlé depuis le début du contrôle de sûreté de l'aéronef jusqu'au départ afin de s'assurer de la stérilité :

- i) Les exploitants d'aéronefs et/ou la société d'assistance en escale surveillent l'accès aux abords et l'intérieur des aéronefs ;
- ii) Seules les personnes, munies d'un badge approprié et valide, justifiant d'une activité à bord sont autorisées à accéder ;
- iii) Les patrouilles effectuent des rondes sur l'aire de stationnement pour contrôler la circulation des personnes aux abords des aéronefs en service en vue d'empêcher tout accès non autorisé à cette zone ;

- 3.3.3** Les aéronefs doivent, autant que possible, être stationnés dans des lieux bien éclairés et éloignés des clôtures d'enceinte de l'aéroport ou d'autres barrières aisément franchissables.

## **4. Passagers et bagages de cabine**

### **4.1. Rapprochement documentaire à l'enregistrement**

Le personnel d'enregistrement des compagnies aériennes ou des sociétés d'assistance en escale s'assurent, lors de l'enregistrement, que le passager qui se présente :

- est bien le titulaire du titre de transport au moyen d'une vérification de concordance entre le nom figurant sur le titre et celui figurant sur son document de voyage (carte d'identité, passeport...);
- ne manifeste pas un comportement anormal ou susceptible de porter atteinte à la sûreté du vol ou des personnes à bord

### **4.2. Questionnement des passagers à l'enregistrement**

Le personnel d'enregistrement des compagnies aériennes ou des sociétés d'assistance en escale questionnent les passagers, surtout en cas de menace, afin de s'assurer que ceux-ci :

- i) ne transportent pas à leur insu des articles interdits ;
- ii) n'ont pas accepté d'objets ou de bagages remis par un autre passager ou toute autre personne ;

### **4.3 Enregistrement hors aéroport**

L'enregistrement des passagers hors aéroport est formellement interdit au départ des aéroports des Etats membres.

### **4.4 Pré enregistrement des passagers**

Le pré enregistrement des passagers est autorisé à condition que leurs bagages de soute soient entreposés dans un endroit gardé et fermé permettant de garantir leur intégrité et d'empêcher que des articles interdits n'y soient introduits.

Les bagages de soute des passagers pré enregistrés ne doivent être embarqués à bord des aéronefs qu'après que la procédure de réconciliation ait confirmé la présence de ces passagers à bord.

### **4.5 Enregistrement de groupe**

L'enregistrement de groupe n'est autorisé que pour les groupes familiaux.

### **4.6 Inspection/filtrage des passagers**

Tous les passagers en partance et/ou en transit à un aéroport sont soumis à une inspection/filtrage pour empêcher l'introduction d'articles interdits dans les zones de sûreté à accès réglementé ou à bord des aéronefs.

Cette inspection/filtrage des passagers peut être réalisée par l'une des méthodes suivantes :

- Fouille manuelle ; ou
- Franchissement d'un portique de détection des masses métalliques. Même si cette méthode est utilisée, il convient également de procéder à une fouille manuelle régulière sur tous les passagers qui déclenchent l'alarme en passant sous l'appareil de détection, ainsi que par sondage régulier sur ceux qui ne déclenchent pas l'alarme.

En outre, si l'alarme est déclenchée, la personne concernée doit :

- i) être invitée à repasser au moins une fois sous le portique de détection des masses métalliques, en se débarrassant auparavant de ses objets métalliques ; ou
- ii) faire l'objet d'une fouille manuelle, de préférence, réalisée avec un détecteur de métal portatif.

Les portiques de détection des masses métalliques qui sont utilisés doivent être calibrés avec une précision suffisante pour permettre raisonnablement la détection de petits objets métalliques.

#### **4.7 Inspection/filtrage des personnes à mobilité réduite**

Les personnes à mobilité réduite ainsi que leurs bagages de cabine doivent être soumis à une inspection/filtrage. Le fauteuil roulant ou la civière utilisée doit également faire l'objet d'une fouille.

#### **4.8 inspection/filtrage des diplomates**

Sous réserve des dispositions de la convention de Vienne sur les Privilèges et Immunités Diplomatiques, les diplomates et autres bénéficiaires de privilèges ainsi que leurs bagages personnels, à l'exception des valises et courriers diplomatiques, font l'objet d'une inspection/filtrage à des fins de sûreté.

Les valises et les courriers diplomatiques sont signalés à l'attention du service de sûreté de l'aéroport par une correspondance frappée du sceau de la représentation diplomatique concernée.

#### **4.9 Inspection/filtrage des passagers susceptibles de causer des troubles**

L'autorité compétente doit informer la compagnie aérienne, suffisamment longtemps à l'avance et par écrit, de la date à laquelle elle compte faire voyager des passagers susceptibles de causer des troubles. Les mesures suivantes doivent leur être appliquées :

- i) inspection/filtrage rigoureuse des passagers et de leurs bagages de cabine ;
- ii) embarquement avant les autres passagers sous réserve d'une coordination avec la compagnie aérienne ;

- iii) non attribution de sièges à proximité de l'allée centrale ou proche des issues de secours ;
- iv) aucun accès à des boissons alcoolisés ;
- v) escorte en nombre suffisant en fonction de l'évaluation du risque ;

#### **4.10 Séparation des flux**

Les passagers en partance qui ont fait l'objet d'une inspection/filtrage ne doivent pas se mélanger aux autres passagers arrivants ou en transit n'ayant pas subis de contrôle de sûreté.

Lorsque cette séparation est matériellement impossible, l'autorité compétente exige des transporteurs que des contrôles de sûreté soient appliqués aux passagers en partance avant leur embarquement.

#### **4.11 Inspection/filtrage des bagages de cabine**

**4.11.1** Les bagages de cabine de tous les passagers en partance, en transit ou en transfert sont soumis à une inspection/filtrage avant d'être autorisés à embarquer à bord d'un aéronef.

L'inspection/filtrage des bagages de cabine est réalisée selon l'une des méthodes suivantes :

- une fouille manuelle complète du contenu de chaque bagage en prenant en compte les indices suspects, tels qu'un poids anormal, etc. ; ou
- un contrôle par équipement radioscopique classique assorti d'une fouille manuelle continue de bagages sélectionnés aléatoirement d'au moins 10% des personnes contrôlées, y compris celles qui éveillent les soupçons du contrôleur ; ou
- un contrôle par équipement radioscopique à haute définition pourvue d'un dispositif de projection d'images fictives de menace (TIP) installé et activé. Seuls les bagages de cabine qui éveillent les soupçons du contrôleur doivent être fouillés à la main, cette fouille pouvant toutefois être complétée par un recours à un équipement de détection de traces, si disponible.

**4.11.2** Les bagages de cabine des personnes énumérées aux points 4.8, 4.9, et 4.10 peuvent faire l'objet de procédures d'inspection/filtrage spéciales ou en être exemptées. Une liste des exemptions doit être dans ce cas établie par l'autorité compétente.

#### **4.12 Traitement des articles trouvés auprès des passagers**

Tout article interdit trouvé sur la personne du passager ou dans ses bagages de cabine est soit saisi et confié à la compagnie aérienne pour être transport en soute, soit

confisqué par le service de sûreté et remis à l'autorité compétente. La saisie ou la confiscation est reportée sur le registre du poste d'inspection/filtrage.

Dans le cas où le passager s'oppose à la saisie ou à la confiscation, il n'est pas autorisé à accéder en zone de sûreté à accès réglementé ou à l'aéronef, selon les cas.

#### **4.13 Transport des armes en cabine**

### **5. Bagages de soute**

#### **5.1 Réconciliation des passagers et des bagages de soute**

Les bagages de soute ne sont embarqués que si les mesures ci-après sont prises :

- identification correcte des bagages de soute à l'extérieur pour qu'un lien soit établi avec les passagers concernés ;
- enregistrement effectif du passager propriétaire des bagages sur le vol devant transporter les bagages.
- garde des bagages de soute, avant leur embarquement, dans une zone d'entreposage de l'aéroport à laquelle seules des personnes autorisées ont accès ;
- identification, de façon manuelle ou par des moyens automatiques, de tous les bagages accompagnés ou non accompagnés confiés à un transporteur aérien en vue d'être transportés dans la soute d'un aéronef.

Si un passager enregistré sur un vol a confié ses bagages à un transporteur aérien et ne se trouve pas à bord de l'aéronef, ses bagages de soute doivent être retirés de l'aéronef et ne doivent pas être transportés sur ce vol.

#### **5.2 Manifeste des bagages de soute**

Un manifeste des bagages de soute ou un autre moyen de preuve confirmant l'identification et l'inspection/filtrage des bagages de soute non accompagnés doit être établi par le transporteur (pose de stickers par exemple).

#### **5.3 Inspection/filtrage des bagages de soute**

##### **5.3 1 Bagages de soute accompagnés**

Tous les bagages de soute accompagnés sont soumis à une inspection/filtrage selon une des méthodes ci-après avant d'être chargés à bord d'un aéronef :

- fouille manuelle ; ou
- examen radioscopique classique, avec en plus, une fouille aléatoire d'au moins 10 % des bagages faisant également l'objet d'une fouille manuelle ;  
ou
- examen radioscopique classique doté d'un dispositif de Projection d'Images Fictives de menace (TIP) activé; ou

- recours à un équipement de détection de traces pour les bagages ouverts.

### **5.3.2 Bagages de soute non accompagnés**

Tous les bagages non accompagnés, tant ceux des passagers qui commencent leur voyage que ceux des passagers en correspondance, sont soumis à une inspection/filtrage, soit par :

- fouille manuelle ;
- examen radioscopique classique ; ou
- recours à un équipement de détection de traces pour les bagages ouverts.

à moins que les bagages non accompagnés qui ont déjà été inspectés/filtrés conformément aux normes prévues dans la présente annexe aient été séparés pour des raisons indépendantes de la volonté des passagers et qu'ils aient été placés sous la surveillance du transporteur aérien.

### **5.4 Plan de secours en cas de panne d'équipements ou de panne d'électricité**

L'autorité compétente doit exiger des exploitants d'aéroports qu'ils maintiennent des plans de secours détaillés indiquant la méthode à employer pour l'inspection/filtrage des bagages en cas de panne des équipements ou de panne d'électricité.

### **5.5 Protection des bagages de soute**

Les bagages de soute à transporter dans un aéronef sont protégés contre toute intervention non autorisée dès qu'ils sont confiés au transporteur jusqu'au départ de l'aéronef dans lequel ils sont transportés.

En vue de protéger les bagages de soute, les mesures suivantes doivent être prises :

- les bagages de soute, avant leur chargement dans l'aéronef, sont scellés et stockés dans la zone de tri ou autre zone d'entreposage de bagages de l'aéroport auxquelles seules les personnes autorisées ont accès ;
- toute personne qui pénètre dans une zone de tri ou d'entreposage des bagages sans autorisation est interpellée et raccompagnée en dehors de cette zone ;
- les bagages de soute au départ, en correspondance, ainsi que ceux transbordés d'un aéronef à un autre ne doivent pas être laissés sans surveillance sur l'aire de stationnement ou côté piste avant leur chargement dans un aéronef ;
- l'accès au bureau des objets perdus de l'aérogare est limité pour empêcher l'accès non autorisé aux bagages et objets entreposés ;
- les bagages de soutes doivent être escortés de la zone de tri ou d'autres zones d'entreposage de l'aéroport à la zone de chargement à bord de l'aéronef ;

- l'aspect intact du scellé doit être vérifié au point de chargement des bagages à bord de l'aéronef.

## **5.6 Inspection/filtrage des bagages des équipages**

Les bagages de soute des équipages doivent faire l'objet d'inspection/filtrage avant d'être autorisés à embarquer à bord des aéronefs.

## **5.7 Enregistrement des bagages de soute hors aéroport**

L'enregistrement des bagages de soute hors aéroport est formellement interdit au départ des aéroports des Etats membres.

## **6. Fret, Messagerie et Colis express**

Le fret, les messageries et les colis express destinés à être transportés à bord d'aéronefs passagers ou d'aéronefs cargos sont soumis, avant leur embarquement, aux contrôles de sûreté.

### **6.1 Contrôles de sûreté**

**6.1.1** Le fret, les messageries et les colis express ne sont transportés par air qu'après l'application des contrôles de sûreté suivants :

- s'assurer que la réception, le traitement et la manutention du fret sont effectués par un personnel dûment recruté, formé et agréé ;
- soumettre le fret à :
  - une fouille manuelle ou un contrôle physique ; ou
  - un contrôle radioscopique; ou
  - un passage par une chambre de simulation ; ou
  - d'autres moyens de contrôle, tant techniques que bio sensoriels (« renifleurs, détecteurs de traces chiens, détecteurs d'explosifs etc.), de manière à garantir, de façon raisonnable, qu'il ne contient aucun des articles interdits énumérés aux points iv) et v) de l'Annexe 3, à moins que celui-ci ait été déclaré et dûment soumis aux mesures de sûreté en vigueur.

Si aucun des moyens et des méthodes de contrôle de sûreté ci-dessus ne peut être appliqué en raison de la nature des marchandises, l'autorité compétente peut prévoir une période d'entreposage.

**6.1.2** Une fois que les contrôles de sûreté ont été effectués, y compris le contrôle du fret d'un expéditeur connu, que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur du périmètre de l'aéroport, la stérilité des envois est maintenue jusqu'à ce qu'ils soient chargés à bord de l'aéronef et jusqu'au départ de celui-ci.

## **6.2 Qualification d'un agent habilité**

Lorsqu'un Etat membre met en œuvre le concept d'Agents habilité, ceux-ci doivent être :

**6.2.1** désignés, agréés ou inscrits sur une liste par l'autorité compétente ;

**6.2.2** soumis à des obligations expressément spécifiées définies par l'autorité compétente.

## **6.3 Critères auxquels doit répondre un expéditeur connu**

Un agent habilité ou un transporteur aérien peuvent uniquement reconnaître un expéditeur comme expéditeur connu en :

- établissant et en enregistrant l'identité et l'adresse de l'expéditeur et des agents autorisés à effectuer des livraisons pour son compte ;
- demandant à l'expéditeur de déclarer qu'il :
  - i) prépare les envois dans des locaux sûrs ;
  - ii) emploie un personnel de confiance pour préparer les envois ;
  - iii) protège les envois contre toute intervention non autorisée pendant la confection, l'entreposage et le transport ; et en
- demandant à l'expéditeur :
  - i) de certifier par écrit que l'envoi ne contient aucun des articles interdits, énumérés en Annexe ;
  - ii) d'accepter que l'emballage et le contenu de l'envoi puissent être examinés pour des raisons de sûreté.

## **6.4 Transport en aéronef tout cargo**

Lorsque des envois peuvent être identifiés, sans doute possible, comme destinés exclusivement au transport en aéronef tout cargo, les critères énoncés au point 5.1 ci-dessus peuvent ne pas être appliqués à condition que l'expéditeur connu :

- ait une adresse commerciale authentique confirmée ;
- ait effectué précédemment des envois par l'intermédiaire de l'agent habilité ou du transporteur aérien ;
- traite de manière suivie avec l'agent habilité ou le transporteur aérien ; et
- s'assure que tous les envois sont protégés contre toute intervention non autorisée jusqu'à ce qu'ils soient sous la garde du transporteur aérien assurant le transport.

## 6.5 Fret en transbordement

Le fret en transbordement arrivant par voie aérienne n'est pas nécessairement soumis aux contrôles de sûreté décrits au point 5.1 a), à condition qu'il soit protégé contre toute intervention non autorisée au point de transit.

Tout autre fret en transbordement, arrivant hors de l'Union par route ou par chemin de fer, est inspecté/filtré conformément au point 5.1 a), et protégé contre toute intervention non autorisée.

## 7. Poste

### 7.1. Application

La poste transportée dans des aéronefs de passagers, des aéronefs cargos et des avions postaux est soumise à des contrôles de sûreté avant son embarquement.

### 7.2 Contrôles de sûreté

**7.2.1** Poste urgente : la poste urgente (c'est-à-dire à livrer dans les 48 heures) ne peut être transportée par voie aérienne que si les contrôles de sûreté suivants ont été effectués :

- s'assurer que la réception, le traitement et la manutention de la poste sont effectués par un personnel dûment recruté et formé ;
- soumettre la poste à :
  - i) une fouille manuelle ou à un contrôle physique ; ou
  - ii) un contrôle radioscopique ; ou
  - iii) un passage par une chambre de simulation ; ou
  - iv) d'autres moyens procéduraux, techniques ou bio sensoriels (renifleurs, détecteurs de traces, chiens, détecteurs d'explosifs, etc.) ;

afin de garantir, dans toute la mesure du possible, que le courrier ne contient pas d'articles interdits ; et

- les caractéristiques du vol et l'itinéraire de l'aéronef qui transporte la poste restent confidentiels.

**7.2.2** Autre poste : la poste non urgente peut être transportée par voies aériennes à condition que les contrôles de sûreté décrits au point i) et ii) ci-dessus soient effectués. Les contrôles de sûreté visés au point a par.2) ne doivent s'appliquer qu'à un pourcentage aléatoire de la poste.

**7.2.3** Les contrôles de sûreté visés au point a, sous par.2) ne sont pas obligatoires pour :

**7.2.4** La poste reçue d'un expéditeur connu ;

7.2.5 Les lettres dont le poids et l'épaisseur sont inférieurs à une valeur déterminée ;

7.2.6 Les envois authentiques de produits destinés à sauver la vie ;

7.2.7 Les marchandises de grande valeur qui ont été contrôlées selon une norme au moins égale aux exigences énumérées au point 1, sous b) ;

7.2.8 La poste à transporter sur des vols exclusivement postaux reliant des aéroports communautaires ; et

7.2.9 La poste en transbordement.

### **7.3 Poste en transbordement**

La poste en transbordement arrivant par voie aérienne n'est pas nécessairement soumise aux contrôles de sûreté visés au point 6.2, à condition qu'elle soit protégée contre toute intervention non autorisée au point de transit.

Toute autre poste en transbordement, arrivant notamment par route ou par chemin de fer, qui n'est pas soumise à des contrôles de sûreté au point de départ ou en route, est contrôlée conformément au point 6.3. sous a) et protégée contre toute intervention non autorisée.

## **8. Courrier et Matériel des transporteurs aériens**

### **8.1 Application**

Le courrier et le matériel d'un transporteur aérien transportés dans ses propres aéronefs font l'objet de contrôles de sûreté avant d'être chargés à bord d'un aéronef.

### **8.2 Contrôles de sûreté**

Tout envoi de courrier « co-mail » ou de matériel « co-mat » du transporteur aérien est soumis aux mesures suivantes :

- Il fait l'objet d'un contrôle et d'une inspection/filtrage de sûreté afin de s'assurer qu'aucun article interdit n'y a été introduit ; et
- Il ne peut être laissé sans surveillance avant d'être chargé à bord d'un aéronef.

Le transporteur aérien veille à ce que tout envoi de courrier ou de matériel effectué au nom du transporteur par une organisation sous contrat, fassent l'objet d'une inspection/filtrage avant son chargement à bord de l'aéronef.

## **9. Provisions et Fournitures destinées à la restauration à bord**

### **9.1. Application**

Les provisions et fournitures du transporteur pour la restauration à bord des aéronefs font l'objet de contrôles de sûreté pour empêcher l'introduction à bord de tout article interdit.

## **9.2. Contrôles de sûreté**

**9.2.1** Les fournisseurs de provisions et fournitures destinées à la restauration doivent être soumis à des contrôles de sûreté nécessaires pour empêcher l'introduction d'articles interdits dans ces provisions et fournitures destinées à être embarquées à bord des aéronefs. Ces mesures comprennent les éléments suivants:

- la désignation d'un responsable de la sûreté chargé de la mise en oeuvre et de la supervision de la sûreté au sein de la société ;
- lors du recrutement du personnel, un niveau élevé de fiabilité ;
- tout le personnel ayant accès aux zones de sûreté à accès réglementé doit se soumettre aux vérifications d'antécédents et suivre les consignes de sûreté données par l'autorité aéroportuaire ;
- l'entreprise doit empêcher tout accès non autorisé à ses installations et fournitures;
- si l'entreprise est située en dehors de l'aéroport, toutes les fournitures doivent être transportées vers l'avion dans des véhicules fermés à clé ou scellés ;
- la préparation et la manutention des provisions et des fournitures doivent être effectués par un personnel dûment recruté et formé ;

**9.2.2** Après la livraison des provisions et fournitures destinées à la restauration de bord, l'équipage doit procéder à des vérifications aléatoires pour s'assurer qu'elles ne contiennent pas d'objets interdits et, si elles sont sous scellés, qu'elles ne présentent aucun signe d'intervention illicite.

**9.2.3** Les provisions et fournitures provenant d'une entreprise qui n'a pas fait l'objet des mesures énumérées au point a) ne doivent pas être embarquées à bord d'un aéronef.

## **10. Provisions et Fournitures destinées au nettoyage à bord**

### **10.1 Application**

Les transporteurs aériens et les sociétés de nettoyage prennent des mesures pour que les fournitures et produits de nettoyage introduits à bord des aéronefs ne contiennent aucun article interdit qui puisse compromettre la sûreté de l'aéronef.

### **10.2 Contrôles de sûreté**

**10.2.1** Les fournisseurs de services, de fournitures et de produits de nettoyage des transporteurs aériens mettent en oeuvre les mesures de sûreté nécessaires pour empêcher l'introduction d'articles interdits parmi les fournitures et produits de nettoyage destinés à être chargés à bord.

Les mesures de sûreté suivantes sont prises :

- la désignation d'un responsable de la sûreté chargé de la mise en oeuvre et de la supervision de la sûreté au sein de la société;
- un niveau élevé de fiabilité, lors du recrutement du personnel.
- la soumission aux vérifications d'antécédents de tout le personnel ayant accès aux zones protégées et suivi des consignes de sûreté données par l'autorité aéroportuaire à ceux-ci ;
- l'empêchement par l'entrepreneur de tout accès non autorisé à ses installations ;
- le transport des fournitures de nettoyage vers l'avion, dans des véhicules fermés à clé ou sous scellés, si la société est située côté ville ;
- la prise en charge et manutention des fournitures de nettoyage à effectuer par un personnel dûment recruté et formé ; et
- l'inspection/filtrage des fournitures de nettoyage a lieu avant l'expédition des fournitures internes vers d'autres destinations.

**10.2.2** Inspection/filtrage par sondage des fournitures de nettoyage après livraison.

**10.2.3** Les fournitures d'une société qui ne se conforme pas aux mesures de contrôle de sûreté ne doivent pas être embarquées dans l'aéronef.

**10.2.4** Le contrôle d'accès aux installations de l'entrepreneur

## **11. Aviation Générale**

### **11.1. Contrôles de sûreté**

**11.1.1** Dans les aéroports, les aéronefs de l'aviation générale ne sont pas stationnés à proximité immédiate des aéronefs utilisés pour les vols commerciaux afin d'éviter d'affaiblir les mesures de sûreté appliquées à ces aéronefs, ainsi qu'aux bagages, au fret et au courrier transportés à bord.

**11.1.2** Des dispositions visant à séparer les passagers des vols commerciaux qui ont été soumis à des inspections/filtrages des passagers des vols de l'aviation générale sont mises en œuvre sur la base de critères suivants :

**11.2** Dans les aéroports, des dispositions matérielles et/ou des mesures de sûreté sont prises pour éviter, tant au départ qu'à l'arrivée, le mélange des passagers des vols de l'aviation générale avec les passagers déjà soumis à des inspections/filtrages.

**11.3** Dans la mesure du possible, les passagers des vols de l'aviation générale passent, tant au départ qu'à l'arrivée par une aérogare distincte affectée à l'aviation générale ; ils sont également séparés, lorsqu'ils embarquent ou débarquent sur l'aire de trafic, des autres passagers déjà soumis à des inspections/filtrages, ou sont transportés à bord d'un véhicule (autobus ou voiture) spécial ou sont encore surveillés en permanence ;

**11.4** si une aérogare distincte n'est pas disponible, les passagers des vols de l'aviation générale :

- i) passent par une aire séparée de l'aérogare et sont accompagnés ou transportés par autobus/voiture vers et depuis leur aéronef ;
- ii) sont soumis à une inspection/filtrage avant de pénétrer dans la zone de sûreté à accès réglementé, lorsque leur passage par une telle zone de l'aérogare est inévitable ; ou
- iii) sont soumis à d'autres mesures de sûreté aboutissant au même résultat, compte tenu des conditions locales ;
- iv) sont soumis dans tous les cas aux contrôles de sûreté s'ils doivent aller directement vers l'aéronef.

## **12. Réponses aux actes d'intervention illicite**

L'autorité compétente de chaque Etat membre doit veiller à ce que les services de l'Etat, les exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs fournissant des services au départ de ses aéroports, les sociétés d'assistance et tous les prestataires de services élaborent des plans de gestion de crise permettant de gérer la riposte à un acte d'intervention illicite survenant ou ayant des effets dans les Etats membres.

### **1. Mesures préventives**

L'autorité compétente doit élaborer des procédures permettant de mettre en œuvre des mesures renforcées de protection pour faire face au risque accru de menace.

### **2. Procédures de gestion de la riposte**

Lorsque l'autorité compétente a des raisons fondées de croire qu'un aéronef ou des installations aéroportuaires pourraient être la cible d'un acte d'intervention illicite, les autorités gouvernementales doivent en être informées ainsi que le responsable de l'Equipe de Gestion de Crise.

L'Equipe de Gestion de Crise doit se réunir et mettre en œuvre les mesures de sûreté renforcées permettant de protéger les passagers, les membres d'équipage, l'aéronef, les installations aéroportuaires, le personnel au sol et de prévenir tout autre risque pouvant découler de l'acte d'intervention illicite présumé.

L'exploitant de l'aéronef ou des installations aéroportuaires visés doit en être informé.

Lorsque l'acte d'intervention illicite est commis, les procédures prévues au plan de gestion de crise doivent être mises en œuvre

## **13. Recrutement et Formation du Personnel**

### **13.1 Programme national de formation à la sûreté**

Chaque autorité compétente élabore et met en œuvre un Programme National de Formation à la sûreté de l'aviation civile visant à permettre aux équipages et au personnel au sol de répondre aux exigences en matière de sûreté et de réagir aux actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation.

Le Programme National de Formation à la sûreté de l'aviation civile doit comprendre la sélection, la qualification, la formation, la certification et la motivation du personnel de sûreté.

### 13.2 Personnel de sûreté

13.2.1 Les personnes appelées à accomplir des tâches de sûreté à temps plein ou dans le cadre de leur emploi doivent remplir les conditions ci-après telles qu'elles sont prescrites par l'autorité compétente :

- Le personnel d'encadrement mettant au point et dispensant une formation à l'usage des agents de sûreté, du personnel des transporteurs aériens ainsi que du personnel au sol de l'aéroport doit posséder des qualifications, connaissances et expérience requises qui comprennent au minimum :
  - i) une longue expérience dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;
  - ii) un diplôme approuvé par l'autorité nationale compétente ou un certificat équivalent délivré par l'autorité nationale compétente et ;
  - iii) des connaissances dans les domaines suivants :
    - systèmes de sûreté et contrôle des accès,
    - sûreté au sol et en vol,
    - inspection/filtrage avant l'embarquement,
    - sûreté des bagages et du fret,
    - sûreté et fouille des aéronefs,
    - armes et articles interdits,
    - aperçu des menaces à caractère terroriste, et
    - autres domaines et mesures liés à la sûreté considérés comme pertinents en vue de renforcer la sensibilisation à la sûreté.
- Le personnel d'encadrement et les instructeurs concernés et responsables de la formation des agents de sûreté et du personnel au sol doivent suivre une formation de mise à jour annuelle concernant la sûreté et les dernières évolutions en la matière.

### 13.2.2 Formation du personnel de sûreté de l'aviation civile.

Le personnel de sûreté est formé de manière à pouvoir exécuter les tâches qui lui sont assignées ; sa formation comprend, sans être limitée à ceux-ci, les domaines de sûreté suivants :

- technologie et technique d'inspection/filtrage,

- opérations d'inspection/filtrage aux points de contrôle,
- technique de fouille des bagages de cabine et de soute,
- systèmes de sûreté et contrôle des accès,
- Inspection/filtrage avant l'embarquement,
- sûreté des bagages et du fret,
- sûreté et fouille des aéronefs,
- armes et objets soumis à restrictions,
- aperçu des menaces à caractère terroriste,
- autres domaines et mesures relatifs à la sûreté qui sont considérés comme pertinents pour accroître la sensibilisation à la sûreté.

Le Programme de Formation peut être étendu en fonction des besoins de l'aviation civile et des innovations technologiques en matière de sûreté. La période initiale de formation du personnel affecté aux opérations d'inspection/filtrage ne doit pas être plus courte que celle recommandée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

#### **13.2.3 Certification du personnel de sûreté**

Le personnel préposé aux opérations d'inspection/filtrage doit être agréé et certifié par l'autorité compétente.

#### **13.2.4 Motivation du personnel de sûreté**

Il convient d'encourager des mesures appropriées pour veiller à ce que le personnel de sûreté soit fortement motivé afin d'être efficace dans l'accomplissement de ses tâches.

#### **13.2.5 Maintien des Agents des Forces de l'Ordre sur le terrain**

Il convient de maintenir en place pour une durée minimale de trois (03) ans les éléments des forces de l'ordre ayant reçu une formation de base en sûreté.

### **13.3 Autres personnels**

Un programme de formation initial et permanent en matière de sûreté doit être mis en œuvre pour l'ensemble de l'équipage de conduite et du personnel au sol de l'aéroport et des transporteurs aériens. La formation doit contribuer à une sensibilisation accrue à la sûreté ainsi qu'à l'amélioration des systèmes de sûreté existants. Elle doit comprendre les éléments suivants :

- systèmes de sûreté et contrôle d'accès ;

- sûreté au sol et en vol ;
- inspection/filtrage avant embarquement ;
- sûreté des bagages et du fret ;
- sûreté et fouille des aéronefs ;
- armes et articles interdits ;
- aperçu des menaces à caractère terroriste, et ;
- autres domaines et mesures relatifs à la sûreté qui sont considérés comme pertinents pour accroître la sensibilisation à la sûreté.

Les cours de formation à la sûreté destinés à tout le personnel au sol des transporteurs et des aéroports ayant accès aux zones de sûreté à accès réglementé doivent comprendre une partie théorique d'au moins trois heures et une introduction sur le terrain d'une heure.

#### **14. Lignes directrices concernant les équipements**

Les équipements utilisés pour assurer la sûreté sont homologués par l'autorité compétente conformément aux lignes directrices énoncées dans la présente section :

##### **14.1 Détecteur de métaux**

###### **14.1.1 Portique de détection de masses métalliques**

Les portiques de détection de masses métalliques utilisés pour le contrôle des passagers dans les aéroports doivent satisfaire aux exigences suivantes :

###### **- Capacité de détection**

- i) L'équipement est capable de détecter, dans toutes les conditions prévisibles, de petits éléments de différents métaux, avec une sensibilité supérieure pour les métaux ferreux ;
- ii) L'équipement est capable de détecter les objets métalliques indépendamment de leur orientation et de leur emplacement et leur vitesse à l'intérieur du portique ;
- iii) La sensibilité de l'équipement est aussi uniforme que possible à l'intérieur du portique, reste stable et est vérifiée périodiquement.

###### **- Conditions de fonctionnement**

Le fonctionnement de l'équipement ne doit pas être affecté par son environnement.

###### **- Signal d'alerte**

La détection de masses métallique est indiquée automatiquement sans que l'opérateur ait la moindre marge de manœuvre (indication « go/no go »).

- Commandes

i) L'équipement doit pouvoir être réglé de manière à répondre à tous les besoins de détection spécifiés ; le volume de l'alarme sonore doit également être réglable.

ii) Les commandes de réglage des niveaux de détection sont conçues de manière à empêcher tout accès non autorisé. Les graduations sont clairement indiquées.

- Étalonnage

La procédure d'étalonnage ne peut pas être accessible à des personnes non autorisées. L'étalonnage doit respecter une périodicité.

#### **14.1.2 Détecteurs de métaux portatifs**

Les détecteurs de métaux portatifs utilisés pour le contrôle de passagers répondent aux exigences suivantes :

- i) l'appareil est capable de détecter, dans toutes les conditions prévisibles, de faibles quantités de métal sans être en contact direct avec l'objet ;
- ii) l'appareil peut détecter les métaux tant ferreux que non ferreux ;
- iii) la bobine du détecteur est conçue de manière à localiser sans difficulté l'emplacement du métal détecté ;
- iv) l'appareil est doté de signaux d'alarme sonores et/ou visuels.

### **14.2 Normes et procédures d'essai pour les équipements radioscopiques**

#### **14.2.1 Équipements concernés**

Les présentes exigences et lignes directrices relatives aux équipements de sûreté radioscopiques s'appliquent à tout appareil utilisant les rayons X et affichant une image à interpréter par l'opérateur. Cette définition couvre les appareils radioscopiques classiques aussi bien que les systèmes EDS/EDDS utilisés en mode indicatif.

#### **14.2.2 Objets inspectés**

Tout objet embarqué à bord d'un aéronef doit être contrôlé selon les normes contenues dans la présente Annexe.

#### **14.2.3 Exigence en matière de performance**

L'équipement radioscopique assure la détection nécessaire, mesurée en terme de résolution, de pénétration et de discrimination, pour interdire l'embarquement à bord d'un aéronef d'objets prohibés.

#### 14.2.4 Prescription de qualité d'image

L'équipement radioscopique affiche une image complète de tout objet passant dans le tunnel. Les coins ne sont pas coupés.

La qualité de l'image doit se mesurer selon les cinq critères suivants :

- i) Résolution « fil unique » (SWR)
- ii) Pénétration utile (UP)
- iii) Résolution spatiale (SR)
- iv) Pénétration simple (SP)
- v) Discrimination des matériaux (MD)

Les performances correspondant aux critères de qualité de l'image doivent être évaluées à l'aide d'un objet de test standard (STP).

#### 14.2.5 Entretien et Réparation

Les entretiens et réparations entrepris sur les appareils de radioscopie sont inscrits sur un registre tenu à cet effet. Les informations inscrites à ce registre doivent comprendre :

- la date de l'entretien ou de la réparation ;
- la réparation effectuée ;
- le technicien de maintenance ayant effectué la réparation.

Aucune modification non autorisée n'est effectuée, y compris pour l'entretien ou les réparations. Aucune modification n'est apportée au matériel ou au logiciel de l'appareil sans qu'il soit vérifié qu'elle ne compromet pas la qualité de l'image.

La composition du matériau du tapis roulant n'est pas modifiée sans qu'il soit vérifié qu'il n'en résulte pas une altération de la qualité de l'image. S'il existe un accès par modem aux fins de maintenance ou de mise à jour, cet accès est contrôlé et surveillé.

## Lignes directrices pour la classification des articles interdits

Ces lignes directrices concernent les différentes formes que peuvent présenter les armes et objets à usage réglementé; néanmoins, l'Autorité compétente de chaque Etat membre détermine s'il y a lieu de considérer qu'un objet peut être utilisé comme arme.

Sont considérés comme articles interdits :

- i) Armes à feu: Toute arme permettant de tirer un projectile sous l'effet d'une explosion ou sous l'action d'air ou de gaz comprimés, y compris les pistolets de starter et les pistolets lance-fusée.
- ii) Couteaux et instruments tranchants: sabres, épée, couteaux de chasse, couteaux de souvenir, ustensiles pour arts martiaux, outils de métiers et autres couteaux ayant une lame d'une longueur égale ou supérieure à 6 cm et/ou couteaux prohibés en vertu de la législation locale
- iii) instruments contondants: matraques, gourdins, battes de base-ball ou instruments similaires
- iv) Explosifs/Munitions/liquides inflammables/Produits corrosifs: Toute matière explosive ou incendiaire qui, seule ou en combinaison avec d'autres articles, peut provoquer une explosion ou un incendie. Cette catégorie comprend les matières explosives, les détonateurs, les articles de pyrotechnie, l'essence, d'autres liquides inflammables, les munitions, etc., ou toute combinaison de ces articles. Toute matière corrosive ou toxique, y compris les gaz, comprimés ou non.
- v) Articles neutralisants ou incapacitants: Gaz lacrymogènes, incapacitants et autres produits chimiques ou gaz similaires contenus dans un pistolet, une bombe métallique ou tout autre conteneur, et autres articles neutralisants tels que les appareils électroniques ayant un effet paralysant ou neutralisant par décharge électrique.
- vi) Autres articles tels que pics à glace, alpenstocks, rasoirs à main, ciseaux effilés, qui ne sont pas généralement considérés comme des armes mortelles ou dangereuses, mais qui peuvent néanmoins être utilisés comme une arme, ainsi les armes ou grenades factices.
- vii) Articles de toute sortes pouvant raisonnablement faire croire qu'il s'agit d'une arme mortelle. Ces articles incluent mais ne sont pas limités à des objets ressemblant à des articles explosifs, ou d'autres articles qui peuvent passer pour une arme ou un objet dangereux, ces exemples n'étant pas exclusifs.
- viii) Articles et substances chimiques et biologiques pouvant être utilisés dans les attentats. L'éventualité d'attentats chimiques ou biologiques comprend l'utilisation d'agents chimiques pour commettre des actes illégaux. Ces substances chimiques ou biologiques réglementées comprennent notamment : l'ypérite au soufre, le vx, le chlore, le sarin, le cyanure hydrogène, l'anthrax, le botulisme, la variole, la turalémie et la fièvre hémorragique virale (fhv).

Les articles qui présentent le caractère de substances chimiques ou biologiques ou qui font suspecter la présence de telles substances sont immédiatement signalés aux autorités aéroportuaires, à la police, aux autorités militaires et sont isolés des zones de l'aéroport accessibles au public.