OACI

Doc 8973 — Diffusion restreinte

Manuel de sûreté de l'aviation

Dixième édition, 2017

Approuvé par la Secrétaire générale et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

OACI

Doc 8973 — Diffusion restreinte

Manuel de sûreté de l'aviation

Dixième édition, 2017

Approuvé par la Secrétaire générale et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Doc 8973*, Manuel de sûreté de l'aviation*

N° de commande : 8973
ISBN 978-92-9258-350-7

© OACI 2017

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

AMENDEMENTS

La parution des amendements est annoncée dans les suppléments au *Catalogue des produits et services*. Le Catalogue et ses suppléments sont disponibles sur le site web de l'Organisation à l'adresse suivante : www.icao.int. Le tableau ci-dessous est destiné à rappeler les divers amendements.

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS		
N°	Date	Inséré par

RECTIFICATIFS		
N°	Date	Inséré par

TABLE DES MATIÈRES

Page

Avant-propos ..... *XIX*

Sigles et abréviations ..... *XXI*

Index des SARP et éléments indicatifs de l'Annexe 17 ..... *XXIII*

Chapitre 1. Définitions **1-1**

Chapitre 2. Principes généraux **2-1**

2.1 Objectifs principaux 2-1
2.2 Programmes nationaux de sûreté 2-2
2.3 Informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation 2-2
2.4 Sûreté et facilitation 2-3
2.5 Applicabilité 2-4

Chapitre 3. Aspects juridiques et aspects connexes **3-1**

3.1 Instruments juridiques internationaux 3-1
3.2 Actes d'intervention illicite 3-1
3.3 Responsabilités 3-2
3.4 Extradition et poursuites 3-3
3.5 Coopération internationale 3-3
3.6 Pouvoirs du commandant de bord d'un aéronef 3-4
3.7 Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection (Convention MEX) 3-4
3.8 Passagers indisciplinés ou perturbateurs 3-4
3.9 Passagers faisant l'objet de poursuites judiciaires ou administratives 3-5

Chapitre 4. Coopération internationale **4-1**

4.1 Principes de coopération internationale 4-1
4.2 Échange de renseignements concernant les programmes nationaux 4-1
4.3 Partage de renseignements d'audits 4-2
4.4 Partage de renseignements sur les menaces 4-2
4.4.1 Principes 4-2
4.4.2 Réseau de points de contact pour la sûreté de l'aviation 4-3
4.4.3 Procédures de communication 4-4
4.5 AVSECPaedia 4-5
4.6 Accords bilatéraux et régionaux 4-6
4.7 Riposte aux actes d'intervention illicite : rapports, examens et analyses 4-6
4.7.1 Généralités 4-6

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Page

Chapitre 5. Organisation et supervision **5-1**

5.1 Autorité compétente pour la supervision de la sûreté de l'aviation 5-1
5.2 Organismes, services ou sections de sûreté de l'aviation 5-1
5.2.1 Principes 5-1
5.2.2 Politiques de réglementation 5-2
5.2.3 Organisation et personnel 5-2
5.2.4 Coopération entre administrations, services et autres organismes 5-3
5.3 Comité national de sûreté de l'aviation civile 5-3
5.3.1 Généralités 5-3
5.3.2 Organismes consultatifs nationaux de l'industrie de la sûreté de l'aviation 5-5
5.4 Ressources et autres moyens 5-5
5.5 Évaluation des incidences 5-5
5.5.1 Généralités 5-5
5.5.2 Objectifs et avantages 5-6
5.5.3 Processus d'évaluation des incidences 5-8
5.5.4 Méthodologie des évaluations des incidences 5-9
5.5.5 Autres considérations 5-12

Chapitre 6. Programme national de sûreté de l'aviation civile **6-1**

6.1 Aperçu et contenu 6-1
6.1.1 Généralités 6-1
6.1.2 Mesures préventives 6-2
6.1.3 Gestion de crise et riposte aux actes d'intervention illicite 6-3
6.1.4 Coordination et communication 6-3
6.1.5 Programmes de formation et de contrôle de la qualité 6-3
6.1.6 Efficacité du programme 6-4
6.1.7 Financement du programme de sûreté de l'aviation 6-4
6.2 Cycle de planification et grandes lignes du modèle de NCASP 6-5
6.2.1 Cycle de planification de la sûreté 6-5
6.2.2 Grandes lignes du modèle de NCASP 6-6

Chapitre 7. Contrôle de la qualité **7-1**

7.1 Introduction 7-1
7.2 Principes généraux 7-1
7.2.1 Fondement juridique 7-1
7.2.2 Compétences et confidentialité 7-2
7.2.3 Indépendance 7-2
7.2.4 Portée et moyens 7-2
7.2.5 Normalisation du contrôle de la qualité 7-2
7.2.6 Mesures correctrices 7-3
7.2.7 Mesures internes de contrôle de la qualité 7-3
7.2.8 Collecte de renseignements de sources extérieures 7-3
7.3 Programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile 7-3
7.3.1 Principes généraux 7-3
7.3.2 Organisation, responsabilités et ressources 7-4
7.3.3 Personnes chargées des activités de surveillance 7-6

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Page

7.3.4 Qualifications et sélection du personnel 7-6
7.3.5 Formation 7-7
7.3.6 Certification 7-7
7.3.7 Responsabilités 7-8
7.3.8 Autorité 7-8
7.4 Activités de surveillance 7-9
7.4.1 Portée 7-9
7.4.2 Types d'activité de surveillance 7-9
7.4.3 Méthodes 7-11
7.4.4 Calendrier des activités de surveillance 7-12
7.4.5 Classification du niveau de conformité 7-13
7.4.6 Rapports 7-13
7.4.7 Rapport annuel 7-13
7.5 Mesures correctrices et mesures exécutoires 7-14
7.5.1 Mesures correctrices 7-14
7.5.2 Mesures exécutoires 7-14
7.6 Contrôles de sécurité 7-15
7.6.1 Généralités 7-15
7.6.2 Exigences applicables aux équipes des contrôles 7-18
7.6.3 Objets utilisés pour les tests 7-19
7.6.4 Organisation des contrôle de sûreté 7-22
7.6.5 Contrôle sur le terrain et consignation des résultats 7-24
7.6.6 Débriefing, compte rendu et mesures correctives 7-26

Chapitre 8. Recrutement, sélection et formation 8-1

8.1 Programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile (NCASTP) 8-1
8.1.1 Principes généraux 8-1
8.1.2 Fondement juridique 8-2
8.1.3 Définitions 8-3
8.1.4 Établissement du programme de formation 8-3
8.1.5 Organisation et responsabilités 8-4
8.2 Facteurs humains dans les activités de sûreté de l'aviation 8-7
8.2.1 Principes généraux 8-7
8.2.2 Impératifs des facteurs humains essentiels dans l'appui des activités de sûreté de l'aviation civile 8-8
8.2.3 Formation et technologie 8-9
8.2.4 Intégration des facteurs humains 8-9
8.2.5 Normes régissant les activités relatives aux facteurs humains et leur intégration 8-12
8.2.6 Organisation du travail 8-16
8.2.7 Supervision et équipes 8-16
8.2.8 Régimes de quarts de travail et rotation des tâches 8-17
8.2.9 Suivi des performances 8-20
8.2.10 Les défis de l'avenir 8-21
8.3 Personnel de sûreté 8-22
8.3.1 Généralités 8-22
8.3.2 Recrutement 8-22
8.3.3 Processus de sélection 8-25

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Page

8.3.4 Exigences de formation 8-26
8.3.5 Catégories de personnel de sûreté 8-30
8.3.6 Agents d'inspection/filtrage 8-30
8.3.7 Instructeurs en sûreté de l'aviation 8-42
8.3.8 Inspecteurs et vérificateurs nationaux 8-44
8.3.9 Gestionnaires de la sûreté 8-46
8.3.10 Développement des carrières 8-47
8.4 Personnel non affecté à la sûreté 8-49
8.5 Établissement de la formation 8-51

Chapitre 9. Gestion des menaces et des risques 9-1

9.1 Gestion des menaces et des risques 9-1
9.1.1 Généralités 9-1
9.1.2 Partage des renseignements sur la menace 9-2
9.1.3 Établir le panorama de la menace 9-3
9.2 Culture de la sûreté 9-5
9.2.1 Généralités 9-5
9.2.2 Leadership en matière de culture de la sûreté 9-6
9.2.3 Système de compte rendu d'une « culture d'équité » 9-7
9.2.4 Mesures liées à la culture de la sûreté appliquées par les autorités compétentes 9-8
9.2.5 Mesures liées à la culture de la sûreté appliquées par les organismes qui jouent un rôle dans la sureté de l'aviation 9-8
9.2.6 Formation de sensibilisation 9-9
9.2.7 Environnement de travail positif 9-10
9.2.8 Mesurer l'efficacité de la culture en matiière de sûreté 9-11
9.3 Système de gestion de la sûreté 9-11
9.3.1 Généralités 9-11
9.3.2 Engagement et responsabilité de la direction 9-13
9.3.3 Ressources 9-16
9.3.4 Évaluation de la menace et des risques 9-16
9.3.5 Suivi de la performance, comptes rendus et amélioration continue 9-17
9.3.6 Intervention en cas d'incident 9-19
9.3.7 Programme de formation sur les SeMS 9-19
9.3.8 Communications 9-20

Chapitre 10. Organisation et programmes d'aéroport 10-1

10.1 Généralités 10-1
10.2 Autorité de sûreté d'aéroport 10-1
10.2.1 Généralités 10-1
10.2.2 Fonctions et responsabilités du gestionnaire de la sûreté d'aéroport 10-2
10.3 Comité de sûreté d'aéroport 10-3
10.4 Autres autorités et organismes aéroportuaires 10-4
10.4.1 Application de la loi 10-4
10.4.2 Forces armées nationales 10-5
10.4.3 Douane et organismes de contrôle frontalier 10-5
10.4.4 Centres de contrôle de la circulation aérienne 10-6

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Page

10.5 Programme de sûreté d'aéroport 10-6
10.5.1 Généralités 10-6
10.5.2 Objectif 10-7
10.5.3 Fondement juridique 10-7
10.5.4 Préparation 10-8
10.6 Gestion des risques 10-9

Chapitre 11. Sûreté d'aéroport 11-1

11.1 Principes généraux 11-1
11.2 Protection de l'aéroport et contrôle d'accès 11-1
11.2.1 Généralités 11-1
11.2.2 Protection du périmètre de l'aéroport 11-2
11.2.3 Côté piste et zones de sûreté à accès réglementé 11-4
11.2.4 Points de contrôle d'accès 11-6
11.2.5 Sûreté côté ville 11-9
11.2.6 Systèmes de permis d'identification de sûreté d'aéroport 11-17
11.2.7 Vérification d'antécédents 11-24
11.3 Inspection/filtrage et contrôles de sûreté des personnes autres que les passagers et des articles qu'elles transportent 11-26
11.3.1 Portée 11-26
11.3.2 Dispenses 11-26
11.3.3 Résultats en matière de sûreté 11-26
11.3.4 Liste des articles dont le transport par des non-passagers est interdit 11-27
11.3.5 Autres mesures de sûreté appliquées pour combattre la menace interne 11-27
11.3.6 Établissement d'un système d'inspection/filtrage et de contrôles de sûreté des non-passagers et des articles qu'ils transportent 11-27
11.3.7 Application d'inspection/filtrage et de contrôle de sûreté proportionnels, du caractère aléatoire et de l'imprévisibilité à des personnes autres que des passagers et aux articles qu'elles transportent 11-29
11.3.8 Description des mesures de sûreté concernant les non-passagers et les articles qu'ils transportent 11-29
11.4 Inspection/filtrage des véhicules et des fournitures transportées dans les zones de sûreté à accès réglementé 11-32
11.4.1 Portée 11-32
11.4.2 Résultat pour la sûreté 11-32
11.4.3 Vérification d'autorisation 11-33
11.4.4 Liste d'articles interdits 11-33
11.4.5 Méthodologie de l'inspection/filtrage et des contrôles de sûreté 11-33
11.4.6 Exemptions 11-35
11.5 Passagers et bagages de cabine 11-35
11.5.1 Généralités 11-35
11.5.2 Refus d'embarquement 11-36
11.5.3 Postes d'inspection/filtrage des passagers 11-36
11.5.4 Inspection/filtrage des passagers 11-42
11.5.5 Inspection/filtrage aléatoire et imprévisible d'une certaine proportion des passagers 11-43
11.5.6 Évaluer par détection comportementale la menace que posent des personnes 11-43
11.5.7 Fouilles manuelles des passagers 11-46

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Page

11.5.8 Inspection/filtrage des bagages de cabine 11-47
11.5.9 Fouilles manuelles des bagages de cabine 11-48
11.5.10 Inspection/filtrage des bagages de cabine au moyen d'un équipement de radioscopie conventionnel 11-49
11.5.11 Inspection/filtrage des bagages de cabine au moyen d'un équipement de radioscopie conventionnel avec le soutien de nouvelles technologies 11-50
11.5.12 Inspection/filtrage des bagages de cabine au moyen d'un équipement de radioscopie à haute définition doté de capacité de projection d'images fictives de menace (TIP) 11-50
11.5.13 Inspection/filtrage par détection de traces d'explosifs (ETD) 11-50
11.5.14 Séparation des passagers inspectés/filtrés et des passagers non inspectés/filtrés 11-51
11.5.15 Passagers en correspondance ou en transit 11-52
11.5.16 Passagers ayant des besoins spéciaux 11-52
11.5.17 Membres d'un programme de voyageurs enregistrés 11-55
11.6 Traitement des articles réglementés 11-56
11.6.1 Généralités 11-56
11.6.2 Catégories génériques d'articles réglementés 11-57
11.6.3 Marchandises dangereuses 11-58
11.6.4 Articles réglementés non autorisés en cabine pour raisons de sûreté 11-59
11.7 Opérations de manutention des bagages de soute 11-65
11.7.1 Principes 11-65
11.7.2 Rapprochement des personnes et des bagages 11-66
11.7.3 Procédures applicables aux bagages non accompagnés 11-70
11.7.4 Manifeste des bagages de soute 11-72
11.7.5 Protection des bagages de soute 11-73
11.8 Inspection/filtrage des bagages de soute 11-74
11.8.1 Généralités 11-74
11.8.2 Fouilles manuelles 11-75
11.8.3 Équipement de détection de traces d'explosifs 11-75
11.8.4 Chiens détecteurs d'explosifs 11-76
11.8.5 Équipement et systèmes de radioscopie conventionnels et inspection supplémentaire 11-76
11.8.6 Équipement et systèmes de radioscopie assistés par ordinateur 11-77
11.8.7 Systèmes de traitement de bagages et technologies combinées 11-78
11.8.8 Principes généraux de l'inspection/filtrage 11-80
11.9 Imprévisibilité — principe et mesures 11-84
11.9.1 Principe 11-84
11.9.2 Objectif et avantages 11-84
11.9.3 Déploiement opérationnel 11-86
11.9.4 Défis opérationnels 11-88
11.9.5 Réglementation et supervision nationales 11-90
11.10 Reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté — Sûreté à guichet unique 11-91
11.10.1 Généralités 11-91
11.10.2 Processus de reconnaissance d'équivalence 11-92
11.10.3 Application des dispositions pour la reconnaissance d'équivalence 11-96

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Page

Chapitre 12. Catégories spéciales de passagers et transport d'armes à feu **12-1**

12.1 Diplomates et personnalités importantes 12-1
12.1.1 Personnel diplomatique 12-1
12.1.2 Membres de familles royales et chefs d'État 12-2
12.1.3 Courriers, bagages et valises diplomatiques 12-3
12.2 Passagers faisant l'objet de poursuites judiciaires ou administratives 12-4
12.2.1 Généralités 12-4
12.2.2 Préavis 12-5
12.2.3 Personnes non admissibles et personnes expulsées 12-6
12.2.4 Personnes sous garde légale 12-6
12.2.5 Mesures de sûreté 12-7
12.3 Personnes voyageant avec des armes, autres que les agents de sûreté en vol 12-8
12.3.1 Généralités 12-8
12.3.2 Agents d'application de la loi 12-8
12.3.3 Personnes autorisées autres que les agents d'application de la loi 12-10
12.4 Agents de sûreté en vol 12-11
12.4.1 Principes 12-11
12.4.2 Sélection 12-12
12.4.3 Fonctions 12-14

Chapitre 13. Fret et poste **13-1**

13.1 Vulnérabilité, menace et évaluation de risque 13-1
13.1.1 Aperçu général 13-1
13.2 Principes 13-1
13.2.1 Aperçu général 13-1
13.3 Chaîne logistique sécurisée du fret aérien 13-2
13.3.1 Aperçu général 13-2
13.4 Entités clés 13-4
13.4.1 Aperçu général 13-4
13.4.2 Agents habilités 13-4
13.4.3 Expéditeurs connus 13-6
13.4.4 Clients en compte 13-8
13.4.5 Approbation des entités détenant ou demandant le statut d'exploitant économique autorisé (AEO) des douanes en qualité d'agents habilités ou d'expéditeurs connus 13-8
13.4.6 Autres acteurs 13-9
13.5 Les piliers de la chaîne logistique sécurisée 13-9
13.5.1 Aperçu général 13-9
13.5.2 Sûreté des installations 13-10
13.5.3 Sûreté du personnel 13-11
13.5.4 Formation 13-11
13.5.5 Inspection/filtrage 13-12
13.5.6 Fret et poste à haut risque 13-18
13.5.7 Chaîne de responsabilité 13-20
13.5.8 Supervision et conformité 13-28
13.6 Fret à transporter à bord d'aéronefs tout-cargo seulement 13-29

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Page

Chapitre 14. Provisions de bord **14-1**

14.1 Principes 14-1
14.1.1 Généralités 14-1
14.1.2 Mesures et contrôles de sûreté 14-2
14.2 Mesures de sûreté applicables aux provisions de bord 14-4
14.2.1 Principes 14-4
14.2.2 Méthodes d'inspection/filtrage 14-7
14.2.3 Articles interdits 14-9
14.3 Préparation et transport des provisions de bord vers l'aéronef 14-9
14.3.1 Livraisons aux fournisseurs de provisions de bord 14-9
14.3.2 Sécurisation de la préparation et de l'entreposage des provisions de bord 14-9
14.3.3 Vérification des véhicules, chariots de restauration et conteneurs provenant de l'extérieur des zones de sûreté à accès réglementé, et pose de scellés 14-10
14.3.4 Livraison des provisions de bord 14-12
14.3.5 Réception des provisions de bord par les exploitants d'aéronefs 14-12
14.4 Chaîne logistique sécurisée et entités désignées/approuvées 14-12
14.4.1 Principes 14-12
14.4.2 Responsabilités en matière de sûreté 14-14

Chapitre 15. Sûreté des aéronefs **15-1**

15.1 Exploitants d'aéronefs 15-1
15.1.1 Généralités 15-1
15.1.2 Programmes de sûreté d'exploitant d'aéronefs 15-2
15.1.3 Chef du service de sûreté d'un exploitant d'aéronefs 15-3
15.2 Sûreté des aéronefs 15-4
15.2.1 Généralités 15-4
15.2.2 Protection des aéronefs 15-4
15.2.3 Systèmes antiaériens portables 15-5
15.2.4 Contrôle de l'accès aux aéronefs 15-5
15.2.5 Mouvement des personnes et des véhicules 15-6
15.3 Contrôles de sûreté et fouilles des aéronefs 15-6
15.3.1 Généralités 15-6
15.3.2 Contrôles de sûreté des aéronefs 15-7
15.3.3 Fouilles de sûreté des aéronefs 15-8
15.3.4 Avis de menace 15-10
15.3.5 Vols sous menace accrue 15-10
15.3.6 Découverte d'engins dangereux 15-10
15.3.7 Protection du poste de pilotage 15-11
15.4 Aviation générale et travail aérien 15-12

Chapitre 16. Passagers indisciplinés ou perturbateurs **16-1**

16.1 Politique générale et procédures 16-1
16.1.1 Généralités 16-1
16.1.2 Niveaux de menace 16-1
16.1.3 Politique concernant les passagers indisciplinés et perturbateurs 16-2

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Page

16.1.4 Formation pour les membres d'équipage 16-3
16.1.5 Avertissement sur les conséquences 16-4
16.1.6 Rapports d'incidents 16-4
16.1.7 Statistiques sur les passagers indisciplinés ou perturbateurs 16-4
16.2 Procédures et stratégie communes au sol 16-5
16.2.1 Procédures d'enregistrement 16-5
16.2.2 Procédures en salle d'embarquement ou à la porte d'embarquement 16-5
16.2.3 Procédures suivant un refus d'embarquement 16-6
16.2.4 Procédures à suivre avant le décollage 16-6
16.3 Procédures communes et stratégie en vol 16-7
16.3.1 Procédures à suivre pendant le vol 16-7
16.3.2 Actes répréhensibles 16-7
16.3.3 Réaction de l'équipage 16-8

Chapitre 17. Gestion de crise et riposte à des actes d'intervention illicite 17-1

17.1 Plans de gestion de crise 17-1
17.2 Regroupement et diffusion d'informations 17-3
17.3 Contrôle de la circulation aérienne 17-7
17.4 Plans conjoncturels national et d'aéroport 17-8
17.5 Exercices d'application du plan conjoncturel 17-13
17.6 Équipes de gestion de crise 17-13
17.7 Accès et contrôle en cas d'incident 17-15
17.8 Poste de stationnement isolé 17-16
17.9 Engins soupçonnés d'être explosifs 17-17
17.10 Centre directeur des opérations d'urgence 17-17
17.11 Communications 17-18
17.12 Presse et médias d'information 17-19
17.13 Demandes de renseignements de la parenté et du public 17-20
17.14 Réaction aux menaces 17-21
17.14.1 Généralités 17-21
17.14.2 Évaluation de la menace 17-21
17.14.3 Actions de l'équipage de conduite 17-21
17.14.4 Menaces au sol 17-22
17.14.5 Menaces à la bombe en vol 17-23
17.14.6 Procédures de fouille 17-23
17.14.7 Procédures de fouille d'un aéronef en vol 17-24
17.14.8 Procédures d'évacuation 17-25
17.15 Revue, analyse et rapports 17-26

Chapitre 18. Cybermenaces contre des systèmes critiques de technologie de l'information et de la communication aéronautiques 18-1

18.1 Protection des systèmes critiques de technologie de l'information et de la communication aéronautiques 18-1
18.2 Cadre de riposte aux cybermenaces 18-3
18.2.1 Identification 18-3
18.2.2 Protection 18-6

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Page

18.2.3 Détection…… 18-11
18.2.4 Riposte…… 18-12
18.2.5 Plan de communications en situation de crise……. 18-15
18.2.6 Analyse après l'événement…… 18-15

APPENDICES

Appendice 1. Modèle de programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP)..... APP 1-1

Appendice 2. Réseau de points de contact en sûreté de l'aviation — Formulaire d'inscription ..... APP 2-1

Appendice 3. Clause type sur la sûreté de l'aviation ..... APP 3-1

Appendice 4. Accord bilatéral ou régional type sur la sûreté de l'aviation ..... APP 4-1

Appendice 5. Organes consultatifs nationaux de l'industrie en matière de sûreté de l'aviation — évaluation des incidences opérationnelles et économiques ..... APP 5-1

Supplément A à l'Appendice 5. Modèle pour les organes consultatifs nationaux de l'industrie en matière de sûreté de l'aviation ..... APP 5-2
Supplément B à l'Appendice 5. Domaines d'évaluation des incidences ..... APP 5-3
Supplément C à l'Appendice 5. Modèle d'évaluation de cas..... APP 5-5

Appendice 6. Aperçu de modèle de programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile (NQCP) ..... APP 6-1

Appendice 7. Aperçu de modèle de programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile (NCASTP)..... APP 7-1

Appendice 8. Modèles de programmes de formation du personnel de sûreté..... APP 8-1

Supplément A à l'Appendice 8. Personnel des exploitants d'aéroport et des exploitants d'aéronefs et autres agents ..... APP 8-2
Supplément B à l'Appendice 8. Inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine ..... APP 8-4
Supplément C à l'Appendice 8. Inspection/filtrage des bagages de soute..... APP 8-7
Supplément D à l'Appendice 8. Sûreté des bagages de soute ..... APP 8-9
Supplément E à l'Appendice 8. Gestion de la sûreté ..... APP 8-11
Supplément F à l'Appendice 8. Mesures de contrôle de la qualité..... APP 8-13
Supplément G à l'Appendice 8. Formation à la sûreté de l'aviation ..... APP 8-14
Supplément H à l'Appendice 8. Planification conjoncturelle et gestion de crise..... APP 8-15

Appendice 9. Interprétation d'images radioscopiques ..... APP 9-1

Appendice 10. Modèles de programmes de formation initiale ..... APP 10-1

Supplément A à l'Appendice 10. Sensibilisation aux questions de sûreté ..... APP 10-2
Supplément B à l'Appendice 10. Menaces à la bombe reçues par téléphone ..... APP 10-4

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Page

Appendice 11. Modèles de programmes de formation du personnel non affecté à la sûreté ..... APP 11-1

Supplément A à l'Appendice 11. Exploitants d'aéronefs ..... APP 11-2
Supplément B à l'Appendice 11. Fournisseurs de provisions de bord ..... APP 11-5
Supplément C à l'Appendice 11. Sûreté du fret ..... APP 11-7
Supplément D à l'Appendice 11. Autorités postales habilitées ..... APP 11-10
Supplément E à l'Appendice 11. Contrôleurs de la circulation aérienne ..... APP 11-13

Appendice 12. Marchandises dangereuses ..... APP 12-1

Supplément A à l'Appendice 12. Marchandises dangereuses autorisées ..... APP 12-7
Supplément B à l'Appendice 12. Étiquettes de marchandises dangereuses ..... APP 12-15

Appendice 13. Modèle sommaire de programme de sûreté d'aéroport (ASP) ..... APP 13-1

Appendice 14. Conception des aéroports ..... APP 14-1

Appendice 15. Contrôle d'accès et protection des aérogares ..... APP 15-1

Appendice 16. Installations et services d'inspection/filtrage des passagers ..... APP 16-1

Appendice 17. Mesures de préparation aux urgences et gestion de crises ..... APP 17-1

Appendice 18. Systèmes de détection d'intrusion et de télévision en circuit fermé ..... APP 18-1

Appendice 19. Planification d'un système et d'installations centralisés d'inspection/filtrage des bagages de soute ..... APP 19-1

Appendice 20. Matériels et systèmes de sûreté ..... APP 20-1

Annexe 1 à l'Appendice 20. Méthodes et matériel d'inspection/filtrage ..... APP 20-2
Annexe 2 à l'Appendice 20. Cadre pour l'établissement de spécifications minimales pour le matériel de sûreté APP20-14
Supplément à l'Annexe 2 de l'Appendice 20. Maintenance du matériel ..... APP 20-19
Annexe 3 à l'Appendice 20. Processus d'acquisition du matériel de sûreté ..... APP 20-21
Annexe 4 à l'Appendice 20. Établir et organiser des essais opérationnels ou pilotes ..... APP 20-25
Annexe 5 à l'Appendice 20. Indications sur l'emploi de la projection d'images fictives de menace (TIP) ..... APP 20-29
Supplément à l'Annexe 5 de l'Appendice 20. Indications pour la formation des opérateurs de radioscopie dans l'utilisation de la TIP ..... APP 20-36
Annexe 6 à l'Appendice 20. Inspection/filtrage de zones denses et d'objets opaques ..... APP 20-39

Appendice 21. Signalisation de sûreté de l'aviation ..... APP 21-1

Appendice 22. Contrôles de sûreté des liquides, aérosols et gels (LAG) ..... APP 22-1

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Page

Appendice 23. Passagers indisciplinés ou perturbateurs ..... APP 23-1

Annexe 1 à l'Appendice 23. Formulaire de rapport d'incident causé au sol par un passager perturbateur..... APP 23-2
Annexe 2 à l'Appendice 23. Formulaires de rapport de perturbation causée par un passager, destinés aux passagers et aux autorités..... APP 23-4
Supplément A à l'Annexe 2 de l'Appendice 23. Formulaire de rapport de perturbation causée par un passager..... APP 23-5
Supplément B à l'Annexe 2 de l'Appendice 23. Formulaire de rapport de perturbation causée par un passager, destiné aux autorités..... APP 23-7

Appendice 24. Programme de sûreté des exploitants d'aéronefs ..... APP 24-1

Appendice 25. Modèle de programme de sûreté pour l'aviation d'affaires ..... APP 25-1

Supplément à l'Appendice 25. Exemple de liste de vérification de sûreté ..... APP 25-5

Appendice 26. Modalités applicables aux armes..... APP 26-1

Appendice 27. Missiles sol-air ..... APP 27-1

Appendice 28. Modèle de protocole d'entente (MoU) pour la reconnaissance mutuelle des mesures de sûreté de l'aviation entre (…) et (…) ..... APP 28-1

Supplément à l'Appendice 28. Suppléments au modèle de protocole d'entente (MoU)..... APP 28-4

Appendice 29. Modèle de protocole d'entente (MoU) sur la coopération pour le déploiement d'agents de sûreté armés à bord d'aéronefs sur les vols entre (…) et (…) ..... APP 29-1

Supplément A à l'Appendice 29. Renseignements à inscrire dans la notification écrite du déploiement d'agents de sûreté en vol, en application de l'article 6 du protocole d'entente (MoU) ..... APP 29-3
Supplément B à l'Appendice 29. Liste des bureaux nationaux de coordination, en application de l'article 8 du protocole d'entente (MoU) ..... APP 29-4

Appendice 30. Chaîne logistique sécurisée du fret aérien..... APP 30-1

Appendice 31. Cadre du régime d'agent habilité..... APP 31-1

Supplément A à l'Appendice 31. Modèle de processus d'agrément d'agent habilité ..... APP 31-2
Supplément B à l'Appendice 31. Prescriptions de sûreté pour agents habilités..... APP 31-8
Supplément C à l'Appendice 31. Modèle de programme de sûreté d'agent habilité ..... APP 31-13

Appendice 32. Cadre du régime d'expéditeur connu..... APP 32-1

Supplément A à l'Appendice 32. Modèle de processus d'agrément d'expéditeur connu ..... APP 32-2
Supplément B à l'Appendice 32. Prescriptions de sûreté pour expéditeurs connus ..... APP 32-7
Supplément C à l'Appendice 32. Modèle de programme de sûreté d'expéditeur connu..... APP 32-10

Appendice 33. Déclaration de sûreté d'expédition..... APP 33-1

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Page

Appendice 34. Sûreté des provisions de bord ..... APP 34-1

Appendice 35. Déclaration de sûreté des fournisseurs des provisions de bord ..... APP 35-1

Appendice 36. Collecte et diffusion de renseignements concernant un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite ..... APP 36-1

Supplément à l'Appendice 36. Renseignements nécessaires au sujet d'un acte d'intervention illicite touchant plus d'un État ou plus d'un aéroport ..... APP 36-5

Appendice 37. Méthodologie d'évaluation de la menace et des risques ..... APP 37-1

Appendice 38. Gestion de la riposte à une menace de sûreté ..... APP 38-1

Supplément A à l'Appendice 38. Mesures à prendre par la personne qui reçoit une menace de sûreté ..... APP 38-2
Supplément B à l'Appendice 38. Évaluation d'une menace ..... APP 38-7
Supplément C à l'Appendice 38. Riposte aux menaces visant un aéronef ..... APP 38-11

Appendice 39. Liste de vérification de fouille de sûreté d'aéronef ..... APP 39-1

Appendice 40. Engins explosifs suspectés ..... APP 40-1

Appendice 41. Lignes directrices pour la fouille et l'évacuation ..... APP 41-1

Appendice 42. Rapport officiel sur un acte d'intervention illicite ..... APP 42-1

Appendice 43. Liste d'articles interdits ..... APP 43-1

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

AVANT-PROPOS

Le *Manuel de sûreté de l'aviation* a été conçu pour aider les États à promouvoir la sécurité et la sûreté de l'aviation civile. Il a pour objet d'assister les États dans la prévention des actes d'intervention illicite et, s'il y a lieu, dans la riposte à de tels actes, par la mise en œuvre des éléments ci-après :

— cadre juridique et supervision de la sûreté ;

— conception, infrastructure et équipement des aéroports ;

— recrutement, sélection, formation et certification ;

— procédures et application de mesures de sûreté.

Le *Manuel de sûreté de l'aviation* contient des éléments d'orientation sur la manière dont les États peuvent se conformer aux normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17 — *Sûreté* à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300), signée à Chicago le 7 décembre 1944. Bien que les méthodes de conformité indiquées soient fondées sur des pratiques et des procédures généralement acceptées et courantes dans l'aviation civile internationale, elles ne sont pas les seules voies. D'autres façons de se conformer aux normes et aux pratiques recommandées décrites dans l'Annexe 17 peuvent être tout aussi appropriées. Pour prendre en compte la diversité des structures juridiques et administratives des États, il pourrait être nécessaire aussi de modifier les pratiques et procédures proposées dans le présent manuel.

Pour assurer la pertinence et l'exactitude du manuel, nous accueillons favorablement toutes suggestions d'amélioration de son format, de son contenu ou de sa présentation. Pareilles recommandations ou suggestions seront examinées et, si elles sont jugées appropriées, il en sera tenu compte dans la prochaine édition. Des révisions systématiques assureront que son contenu reste pertinent et fiable. Les observations concernant le présent manuel doivent être envoyées au :

Secrétaire générale
Organisation de l'aviation civile internationale
999, boul. Robert-Bourassa
Montréal (Québec) H3C 5H7
Canada

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AAC	Autorité de l'aviation civile *(Civil Aviation Authority [CAA])*
ABP	Passager physiquement apte *(Able-bodied passenger)*
ACI	Conseil international des aéroports *(Airports Council International)*
AG	Aviation générale *(General aviation [GA])*
AIT	Technologie d'imagerie de pointe *(Advanced imaging technology)*
ASC	Comité de sûreté d'aéroport *(Airport Security Committee)*
ASP	Programme de sûreté d'aéroport *(Airport Security Programme)*
ATC	Contrôle de la circulation aérienne *(Air traffic control)*
ATS	Services de contrôle de la circulation aérienne *(Air traffic services)*
CCTV	Télévision en circuit fermé *(Closed-circuit television)*
CDOU	Centre directeur des opérations d'urgence *(Emergency operations centre [EOC])*
DVLM	Document de voyage lisible à la machine *(Machine Readable Travel Document [MRTD])*
EDDS	Système de détection d'engins explosifs *(Explosive device detection system)*
EDS	Système de détection des explosifs *(Explosive detection system)*
EEI	Engin explosif improvisé *(Improvised explosive device [IED])*
EGC	Équipe de gestion des crises *(Crisis management team [CMT])*
ETD	Détection de traces d'explosifs *(Explosive trace detection)*
FAO	Formation assistée par ordinateur *(Computer-based training [CBT])*
HHMD	Détecteur manuel d'objets métalliques *(Hand-held metal detector)*
IATA	Association du transport aérien international *(International Air Transport Association)*
I/F	Inspection/filtrage *(Screening)*
IFALPA	Fédération internationale des associations de pilotes de ligne *(International Federation of Air Line Pilots' Associations)*
IFSO	Agent de sûreté en vol *(In-flight security officer)*
ISCM	Surveillance continue de la sûreté de l'information *(Information security continuous monitoring)*
ISO	Organisation internationale de normalisation *(International Organization for Standardization)*
LAG	Liquides, aérosols et gels *(Liquids, aerosols and gels)*
LEDS	Système de détection d'explosifs liquides *(Liquid explosives detection system)*
m	Mètre
MANPAD	Systèmes antiaériens portables *(Man-portable air defence systems)*
mm	Millimètre
MoU	Protocole d'entente *(Memorandum of Understanding)*
MPSA	Mallette pédagogique de sûreté de l'aviation *(Aviation Security Training Package [ASTP])*
NCASC	Comité national de sûreté de l'aviation civile *(National Civil Aviation Security Committee)*
NCASP	Programme national de sûreté de l'aviation civile *(National Civil Aviation Security Programme)*
NCASQCP/NQCP	Programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile/Programme national de contrôle de la qualité *(National Civil Aviation Security Quality Control Programme/National Quality Control Programme)*
NCASTP	Programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile *(National Civil Aviation Security Training Programme)*
NEM	Neutralisation des explosifs et munitions *(Explosive ordnance disposal [EOD])*
NU	Nations Unies (*United Nations* [UN])
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale *(International Civil Aviation Organization [ICAO])*

Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

OIPC-INTERPOL	Organisation internationale de police criminelle *(International Criminal Police Organization [ICPO-INTERPOL])*
PIDS	Système périmétrique de détection d'intrusion *(Perimeter intrusion detection system)*
PLM	Passeport lisible à la machine *(Machine readable passport [MRP])*
PoC	Point de contact *(Point of contact)*
RCS	Énoncé du contexte de risques *(Risk context statement)*
RFID	Identification par radiofréquence *(Radio frequency identification)*
RPAS	Systèmes d'aéronef télépiloté *(Remotely-piloted aircraft system)*
SARP	Normes et pratiques recommandées *(Standards and Recommended Practices)*
SCP	Poste d'inspection/filtrage *(Screening check point)*
SFA	Service fixe aéronautique *(Aeronautical fixed service [AFS])*
SGSé	Système de gestion de la sécurité *(Safety management system [SMS])*
SGS	Système de gestion de la sûreté *(Security management system [SeMS])*
STEB	Sac de sûreté à indicateur d'effraction *(Security tamper-evident bag)*
TA	Travail aérien *(Aerial work [AW])*
TIP	Projection d'images fictives de menace *(Threat image projection)*
UPU	Union postale universelle *(Universal Postal Union)*
USAP	Programme universel d'audits de sûreté *(Universal Security Audit Programme)*
VIP	Personnalité importante *(Very important person)*
WTMD	Portique de détection d'objets métalliques *(Walk-through metal detector)*

m	Mètre
mm	Millimètre

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

INDEX DES SARP ET ÉLÉMENTS INDICATIFS DE L'ANNEXE 17

Annexe 17				Doc 8973
Chapitre	N° de section		Classe	
2. Principes généraux	2.1 Objectifs	2.1.1	S	2.1 ; 3.1 ; 3.2 ; 17.1
		2.1.2	S	2.1 ; 3.1 ; 3.2 ; 5.1 ; 17.1
		2.1.3	S	2.1 ; 3.2 ; 3.3 ; 5.2
		2.1.4	ÉI	2.3 ; 4.2 ; 4.3 ; 4.4 ; 18.1
		2.1.5	ÉI	6.1
	2.2 Applicabilité	2.2.1	S	2.5 ; 3.1
		2.2.2	S	2.5 ; 11.5
	2.3 Sûreté et facilitation		ÉI	2.4 ; 11.1
	2.4 Coopération internationale	2.4.1	S	4.4 ; 9.1
		2.4.2	S	2.3 ; 4.2 ; 4.5
		2.4.3	S	2.3 ; 3.5 ; 9.1
		2.4.4	S	2.3
		2.4.5	ÉI	4.3
		2.4.6	ÉI	4.6
		2.4.7	ÉI	4.2
		2.4.8	ÉI	2.3 ; 4.3
		2.4.9	ÉI	4.1
	2.5 Matériel, recherche et développement	2.5.1	ÉI	8.2
		2.5.2	ÉI	8.2 ; 9.3
		2.5.3	ÉI	9.2 ; 9.3 ; 11.3 ; 11.9
3. Organisation	3.1 Organisation nationale et autorité compétente	3.1.1	S	2.2 ; 3.3 ; 5.2 ; 6.1 ; 6.2 ; 13.5
		3.1.2	S	2.1 ; 5.1 ; 6.2
		3.1.3	S	2.1 ; 2.4 ; 3.3 ; 4.4 ; 5.2 ; 9.1 ; 9.2 ; 9.3 ; 10.6 ; 12.1 ; 15.3 ; 15.4 ; 16.1 ; 17.5

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Annexe 17				Doc 8973
Chapitre	N° de section		Classe	
		3.1.4	S	2.1 ; 2.2 ; 3.3 ; 5.2 ; 6.2 ; 10.4 ; 13.4 ; 14.1 ; 18.1
		3.1.5	S	2.2 ; 3.3 ; 5.3 ; 6.1
		3.1.6	S	2.2 ; 5.2 ; 6.1 ; 7.3 ; 8.1 ; 8.3 ; 8.4 ; 8.5 ; 14.1
		3.1.7	S	2.2 ; 7.3 ; 8.1 ; 8.3 ; 8.4 ; 13.4
		3.1.8	S	5.2 ; 5.4 ; 6.1 ; 10.1
		3.1.9	S	6.1 ; 10.1
		3.1.10	ÉI	8.4 ; 11.2 ; 11.3
	3.2 Exploitants d'aéroports	3.2.1	S	10.1 ; 10.2 ; 10.5 ; 11.1
		3.2.2	S	3.3 ; 10.1 ; 10.2 ; 11.1
		3.2.3	S	6.1 ; 10.1 ; 10.3
		3.2.4	S	10.1 ; 11.1 ; 17.5 ; 18.2
	3.3 Exploitants d'aéronefs	3.3.1	S	15.1
		3.3.2	ÉI	15.1 ; 15.4
		3.3.3	ÉI	15.1 ; 15.4
		3.3.4	ÉI	15.1
	3.4 Contrôle de la qualité	3.4.1	S	8.2 ; 8.3 ; 13.5
		3.4.2	S	7.6 ; 8.1 ; 8.2 ; 8.3 ; 13.5 ; 15.1
		3.4.3	S	7.6 ; 8.1 ; 8.2 ; 8.3
		3.4.4	S	2.2 ; 6.1 ; 7.1 ; 10.1
		3.4.5	S	2.2 ; 5.1 ; 5.2 ; 6.1 ; 7.2 ; 7.3 ; 7.4 ; 7.6 ; 10.1
		3.4.6	S	2.2 ; 3.3 ; 6.1 ; 7.2 ; 7.3 ; 7.4 ; 7.6 ; 13.5
		3.4.7	S	2.2 ; 2.3 ; 7.2 ; 7.3 ; 7.4 ; 7.5 ; 7.6 ; 8.3 ; 15.1
		3.4.8	S	17.16
		3.4.9	ÉI	7.6 ; 10.2

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Annexe 17				Doc 8973
Chapitre	N° de section		Classe	
	3.5 Fournisseurs de services de la circulation aérienne		S	10.4
4. Mesures préventives de sûreté	4.1 Objectif	4.1.1	S	11.1 ; 11.2 ; 11.3 ; 11.4 ; 11.5
		4.1.2	ÉI	11.1 ; 11.9
		4.1.3	ÉI	11.3 ; 11.5 ; 11.9
	4.2 Mesures relatives au contrôle d'accès	4.2.1	S	11.2
		4.2.2	S	11.2
		4.2.3	S	11.2 ; 11.4
		4.2.4	S	3.3 ; 11.2 ; 11.3 ; 13.5 ; 14.1
		4.2.5	S	11.2 ; 15.2
		4.2.6	S	3.3 ; 11.1 ; 11.2 ; 11.3 ; 11.6
		4.2.7	S	11.2 ; 11.4
		4.2.8	ÉI	11.2
		4.2.9	ÉI	3.3 ; 11.2 ; 11.3
	4.3 Mesures applicables aux aéronefs	4.3.1	S	13.4 ; 15.1 ; 15.3 ; 17.5 ; 17.15
		4.3.2	S	15.3
		4.3.3	S	15.2 ; 16.3
		4.3.4	S	13.4 ; 15.1 ; 15.2 ; 15.3
		4.3.5	ÉI	15.2
		4.3.6	S	15.2
	4.4 Mesures applicables aux passagers et à leurs bagages de cabine	4.4.1	S	11.5 ; 11.6 ; 12.1 ; 12.2
		4.4.2	S	11.5 ; 11.6 ; 11.10 ; 12.1
		4.4.3	S	11.5 ; 12.1
		4.4.4	S	11.5 ; 12.1
		4.4.5	ÉI	11.2 ; 11.3
	4.5 Mesures applicables aux bagages de soute	4.5.1	S	11.7 ; 11.8 ; 12.1
		4.5.2	S	11.7 ; 11.8 ; 12.1

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Annexe 17				Doc 8973
Chapitre	N° de section		Classe	
		4.5.3	S	11.7 ; 11.8 ; 12.1 ; 13.5
		4.5.4	S	11.7 ; 11.8 ; 11.10 ; 12.1
		4.5.5	S	11.7 ; 11.8 ; 12.1
		4.5.6	ÉI	11.7
	4.6 Mesures applicables au fret, à la poste et aux autres marchandises	4.6.1	S	13.1 ; 13.2 ; 13.4 ; 13.5 ; 13.6
		4.6.2	S	2.4 ; 13.2 ; 13.3 ; 13.4 ; 13.5 ; 13.6
		4.6.3	S	13.2 ; 13.4 ; 13.5
		4.6.4	S	13.1 ; 13.2 ; 13.4 ; 13.5
		4.6.5	S	13.4 ; 13.5
		4.6.6	S	14.1 ; 14.2
		4.6.7	S	14.1 ; 14.2 ; 14.3 ; 14.4
		4.6.8	S	13.3 ; 13.4 ; 13.5
		4.6.9	S	13.2 ; 13.4 ; 13.5 ; 13.6
		4.6.10	S	13.4 ; 13.5
		4.6.11	ÉI	13.2 ; 13.4 ; 13.5
	4.7 Mesures applicables à des catégories spéciales de passagers	4.7.1	S	3.3 ; 3.9 ; 12.2
		4.7.2	S	3.3 ; 3.9 ; 12.2
		4.7.3	S	3.3 ; 3.9 ; 12.2
		4.7.4	S	3.3 ; 12.1 ; 12.2 ; 12.3
		4.7.5	S	12.1 ; 12.2 ; 12.3 ; 12.4
		4.7.6	S	3.3 ; 12.1 ; 12.3
		4.7.7	S	12.4
		4.7.8	S	12.1 ; 12.3 ; 12.4
	4.8 Mesures applicables au côté ville	4.8.1	S	11.2
		4.8.2	S	11.2
		4.8.3	S	2.2 ; 3.3 ; 5.3 ; 6.1 ; 10.1 ; 10.2 ; 10.3 ; 11.1 ; 11.2

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Annexe 17				Doc 8973
Chapitre	N° de section		Classe	
	4.9 Mesures liées aux cybermenaces	4.9.1	ÉI	2.3 ; 4.4 ; 18.1 ; 18.2 ; 18.3 ; 18.4
		4.9.2	ÉI	18.1 ; 18.2 ; 18.3 ; 18.4
5. Gestion de la riposte aux actes d'intervention illicite	5.1 Prévention	5.1.1	S	3.5 ; 4.4 ; 6.1 ; 17.1 ; 17.2 ; 17.3 ; 17.5
		5.1.2	S	15.3 ; 17.1 ; 17.2 ; 17.15
		5.1.3	S	17.1 ; 17.7 ; 17.10 ; 17.15
		5.1.4	S	6.1 ; 10.1 ; 15.1 ; 17.1 ; 17.4 ; 17.6 ; 17.7 ; 17.8 ; 17.9 ; 17.11 ; 17.12 ; 17.13 ; 17.14 ; 17.15
		5.1.5	S	15.3 ; 17.7 ; 17.15
	5.2 Riposte	5.2.1	S	15.3 ; 17.1
		5.2.2	S	4.7 ; 17.2 ; 17.3
		5.2.3	S	17.1 ; 17.2
		5.2.4	S	17.1
		5.2.5	S	4.7 ; 17.1 ; 17.2
		5.2.6	ÉI	4.7 ; 17.1 ; 17.2 ; 17.3
		5.2.7	ÉI	4.7 ; 17.1 ; 17.2
	5.3 Échange de renseignements et comptes rendus	5.3.1	S	4.7 ; 17.2 ; 17.16
		5.3.2	ÉI	4.7 ; 17.2 ; 17.16

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Chapitre 1

DÉFINITIONS

Les termes qui sont définis dans le Vocabulaire de l'aviation civile internationale (Doc 9713) et dans les Annexes sont employés ici conformément aux définitions et aux usages de ces documents. Des termes différents sont parfois utilisés à l'échelle mondiale pour désigner des installations, services, procédures et autres notions qui concernent l'exploitation et la planification des aéroports. Dans le présent document, on s'est efforcé d'employer autant que possible les termes dont l'usage est le plus répandu à l'échelle internationale.

Actes d'intervention illicite (définition donnée à titre indicatif). Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile et du transport aérien incluant, sans s'y limiter :

— la capture illicite d'un aéronef ;

— la destruction d'un aéronef en service ;

— la prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur un aérodrome ;

— l'intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;

— l'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 ;

— l'utilisation d'un aéronef en service dans le but de causer la mort, des blessures corporelles graves ou des dégâts importants à des biens ou à l'environnement ;

— la 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. Principal bâtiment ou groupe de bâtiments où les passagers et le fret transportés à bord d'aéronefs en service commercial sont enregistrés et où les passagers embarquent.

Aérogare de fret. Bâtiment où s'effectue le transbordement du fret entre les aéronefs et les véhicules de surface et dans lequel se trouvent les installations et services de manutention, ou dans lequel le fret est entreposé et attendant d'être chargé à bord d'un aéronef ou sur un véhicule de surface.

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.

Aéronef en service. Aéronef en stationnement placé sous une surveillance suffisante pour permettre la détection de tout accès non autorisé à son bord.

Aéronef en vol. Aéronef entre le moment auquel ses portes extérieures sont verrouillées après l'embarquement jusqu'à celui auquel elles sont ouvertes après le débarquement.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Aéronef hors service. Aéronef qui stationne pendant plus de 12 heures ou qui n'est pas placé sous une surveillance suffisante pour permettre la détection de tout accès non autorisé à son bord.

Aéroport. Toute partie du territoire d'un État membre qui peut être utilisée pour l'exploitation aérienne commerciale.

Aéroport international. Tout aéroport que l'État 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.

Agent de sûreté en vol. Personne qui est autorisée par le gouvernement de l'État de l'exploitant et le gouvernement de l'État d'immatriculation à être déployée sur un aéronef dans le but de protéger cet aéronef et ses occupants contre des actes d'intervention illicite. Sont exclues les personnes employées pour assurer la protection personnelle exclusive d'une ou de plusieurs personnes voyageant à bord de l'aéronef, telles que les gardes du corps personnels.

Agent habilité. Agent, transitaire ou toute autre entité qui traite avec un exploitant et applique au fret ou 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 manœuvre et les aires de trafic.

Aire d'entreposage de bagages. Emplacement où les bagages de soute et les bagages enregistrés sont entreposés avant d'être chargés à bord d'un aéronef, et où les bagages mal acheminés peuvent être gardés en attendant d'être réexpédiés, réclamés ou traités d'une autre façon.

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.

Aire de tri des bagages. Aire où les bagages au départ sont triés pour être chargés à bord des aéronefs.

Alerte à la bombe. État d'alerte, déclaré par les autorités compétentes pour activer un plan d'intervention destiné à contrer les conséquences possibles d'une menace communiquée anonymement ou autrement, ou de la découverte d'un engin suspecté ou d'un article suspect à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans des installations d'aviation civile.

Armes légères. Terme général désignant toutes les armes à feu portatives.

Articles réglementés. Articles qui, dans le strict contexte de la sûreté de l'aviation, sont définis comme étant des articles, engins ou matières qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite contre l'aviation civile ou qui peuvent porter atteinte à la sécurité d'un aéronef et de ses occupants, d'installations ou du public.

Audit de sûreté. Examen approfondi de l'application de tous les aspects de la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile.

Autorité compétente de sûreté de l'aviation. Autorité désignée par un État, 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 d'affaires. Exploitation ou utilisation non commerciale d'un aéronef par une société, pour le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre des activités de la société, avec un pilote professionnel employé pour la conduite de l'aéronef. (Note.— L'aviation d'affaires fait partie de l'aviation générale.)

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Aviation générale. Exploitation d'un aéronef autre qu'une exploitation commerciale de transport aérien ou un travail aérien.

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

Bagages de cabine. Bagages destinés à être transportés dans la cabine d'un aéronef.

Bagages de soute accompagnés. Bagages acceptés pour être transportés dans la soute d'un aéronef à bord duquel a embarqué le passager qui les a enregistrés.

Bagages en correspondance intercompagnies. Bagages de passagers qui sont transférés de l'aéronef d'un exploitant à l'aéronef d'un autre exploitant au cours du voyage du passager.

Bagages mal acheminés. Bagages séparés involontairement ou par inadvertance des passagers ou des membres d'équipage.

Bagages non accompagnés. Bagages transportés comme fret, que ce soit à bord du même aéronef ou d'un autre aéronef que celui qui transporte les personnes auxquelles ils appartiennent.

Bagages non identifiés. Bagages qui se trouvent dans un aéroport avec ou sans étiquette d'enregistrement et qui ne sont pas retirés par un passager ni attribuables à un passager.

Bagages non réclamés. Bagages qui arrivent à l'aéroport et ne sont ni retirés ni réclamés par un passager.

Bureau d'enregistrement en ville. Bureau situé dans une agglomération et doté d'installations et de services pour le traitement des passagers et du fret.

Carte d'identité. Voir *Permis*.

Certification. Évaluation formelle et confirmation, par l'autorité compétente de la sûreté de l'aviation ou en son nom, qu'une personne possède les compétences nécessaires pour exécuter les fonctions qui lui sont confiées à un niveau acceptable, tel que défini par l'autorité compétente.

Conteneur à bagages. Récipient dans lequel les bagages sont placés pour être transportés à bord des aéronefs.

Contrôle des stupéfiants. Mesures prises pour lutter contre le mouvement illicite de stupéfiants et de substances psychotropes par voie aérienne.

Contrôle de sûreté. Mesures établies visant à empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs ou d'autres engins, articles ou substances 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 de la soute dans le but de découvrir des objets suspects, des armes, des explosifs ou d'autres engins, articles ou substances dangereux.

Contrôle de sûreté des LAG et des STEB. Vérification à vue ou contrôle de sûreté effectué par le personnel de sûreté, visant à déceler des signes d'immixtion, en particulier de bris de sceau, de vol et d'introduction d'engins, d'articles ou de matières potentiellement dangereux. Les contrôles devraient être effectués au premier point d'entrée du côté piste. Ils devraient porter sur tous les LAG et tous les STEB pour confirmer qu'ils ont été protégés, qu'ils ne présentent aucun signe visible ou suspect d'altération et que la documentation qui doit les accompagner est en bon ordre.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

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

Côté ville. Parties d'un aéroport, et la totalité ou une partie des terrains et bâtiments adjacents qui ne constituent pas le côté piste, identifiées comme telles par les États et les entités compétentes dans leurs programmes de sûreté.

***Détection des comportements*.** Application, dans un environnement de sûreté de l'aviation, de techniques telles que la reconnaissance de caractéristiques de comportement, incluant sans s'y limiter, les signes physiologiques ou gestuels indicateurs d'un comportement anormal, afin d'identifier des personnes susceptibles de poser une menace contre l'aviation civile.

Document de voyage. Passeport ou autre document d'identité officiel délivré par un État ou une organisation, qui peut être utilisé par le titulaire légitime pour un voyage international.

Documents des exploitants d'aéronefs. Lettres de transport aérien/bordereaux d'expédition, billets de passage et cartes d'embarquement, documents des plans de règlement bancaire ou de règlement d'agence, billets d'excédent de bagages, bons pour services divers (MCO), rapports de dommages et d'irrégularités, étiquettes de bagages et de marchandises, horaires et indicateurs, devis de poids et de centrage, destinés à être utilisés par les exploitants d'aéronefs.

Enquête de sûreté. Évaluation des besoins en matière de sûreté, incluant le recensement des points vulnérables pouvant être exploités pour perpétrer un acte d'intervention illicite, et la recommandation de mesures correctrices.

Enregistrement. Opération qui consiste à se présenter au comptoir d'une compagnie aérienne pour être admis comme passager d'un vol déterminé.

Équipement de détection de traces d'explosifs. Système ou combinaison de différentes technologies qui permettent de détecter d'infimes quantités de matières explosibles et ainsi d'indiquer par une alarme la présence de telles matières dans un bagage ou dans d'autres articles soumis à l'examen.

État de l'exploitant. État où l'exploitant a son siège social principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

État d'immatriculation. État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Exercice de sûreté. Un exercice de sûreté à grande échelle est un acte d'intervention illicite simulé dont l'objet est de vérifier que le plan conjoncturel permet de faire face à différents types d'urgence. Un exercice partiel a pour objet de veiller à ce que la réaction des organismes/services participants et éléments du plan conjoncturel, par exemple le système de communication, donnent entière satisfaction.

Expéditeur connu. Expéditeur qui envoie du fret ou de la poste pour son propre compte et dont les procédures respectent des règles et normes de sûreté communes, suffisantes pour autoriser le transport de fret ou d'envois postaux à bord de tout aéronef.

Facilitation. Gestion efficiente du processus de contrôle nécessaire, de nature à accélérer l'acheminement des personnes ou des marchandises et épargner des délais opérationnels évitables.

Fouille de sûreté des aéronefs. Inspection approfondie de l'intérieur et de l'extérieur de l'aéronef afin de découvrir des objets suspects, des armes, des explosifs ou autres engins, articles ou substances dangereux.

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

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Fournitures de service à 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 toilette ou d'agrément, etc.

Fret. Voir *Marchandises*.

Fret et poste en transbordement. Fret et poste au départ à bord d'un autre aéronef que celui à bord duquel ils sont arrivés.

Fret et poste en transit. Fret et poste au départ à bord du même aéronef que celui à bord duquel ils sont arrivés.

Fret groupé/intégré. Expédition de plusieurs colis provenant de plus d'une personne, dont chacune a passé un accord avec une personne autre qu'un transporteur aérien régulier en vue du transport de ces colis par la voie aérienne.

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

a) des renseignements concrets indiquent que le fret ou la poste sont une menace pour l'aviation civile ;

b) le fret ou la poste présentent des anomalies qui éveillent les soupçons ;

c) du fait de la nature du fret ou de la poste, les mesures de sûreté de base ne permettent vraisemblablement pas à elles seules de détecter des articles interdits qui pourraient mettre en danger l'aéronef.

Que le fret ou la poste proviennent d'une entité connue ou non, les renseignements concrets d'un État concernant une expédition peuvent la caractériser comme étant à haut risque.

Gestion des crises. Mesure conjoncturelle appliquée pour réagir quand le degré de la menace augmente et application de mesures et de procédures pour réagir à des urgences, notamment à des actes d'intervention illicite.

Imprévisibilité. Mise en œuvre de mesures de sûreté à intervalles irréguliers, à des endroits différents et/ou par des moyens variables, conformément à un cadre défini, pour en augmenter l'effet dissuasif et l'efficacité.

Informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation. Renseignements qui, si des personnes non autorisées y avaient accès ou s'ils étaient divulgués à des personnes non autorisées, pourraient créer une vulnérabilité, être utilisés pour exploiter une vulnérabilité ou faciliter une intervention illicite contre l'aviation civile.

Inspection de sûreté. Examen de la mise en œuvre des spécifications pertinentes du programme national de sûreté de l'aviation civile par un exploitant d'aéronefs, un aéroport ou d'autres entités chargées de la sûreté.

Inspection/filtrage. Mise en œuvre de moyens techniques ou autres en vue d'identifier et/ou de détecter les armes, les explosifs ou tous autres engins, articles ou substances dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.

Note.— Certains articles ou substances dangereux sont classés comme marchandises dangereuses par l'Annexe 18 — Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses *et par les* Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses *(Doc 9284) ; ils doivent être transportés conformément à ces instructions. En outre, le* Manuel de sûreté de l'aviation *(Doc 8973 — Diffusion restreinte) contient une liste d'articles interdits qui ne doivent jamais être transportés dans la cabine d'un aéronef.*

Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Investigation de sûreté. Enquête technique portant sur tout acte réel ou toute tentative d'acte d'intervention illicite contre la sûreté de l'aviation civile et/ou sur tout cas de non-respect présumé ou soupçonné du programme national de sûreté de l'aviation civile ou de toute autre spécification juridique ou réglementaire relative à la sûreté de l'aviation.

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.

Note. — Les marchandises dangereuses sont classées dans le Chapitre 3 de l'Annexe 18.

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

Matière explosible. Matière solide ou liquide (ou mélange de telles matières) qui, par réaction chimique, peut à elle seule émettre des gaz à une température, à une pression et à une vitesse capables d'endommager la zone environnante. Cette définition englobe les matières pyrotechniques, même si elles n'émettent pas de gaz. Sont exclues les matières qui ne sont pas à elles seules explosibles mais qui peuvent produire une atmosphère explosive composée de gaz, de vapeurs ou de poussières.

Membre d'équipage. Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Menace à la bombe. Menace communiquée anonymement ou autrement, qui donne à penser que la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, d'un aéroport, d'une installation d'aviation civile ou de personnes peut être mise en danger par un explosif ou autre article ou engin.

Passager indiscipliné. Personne qui, à bord d'un aéronef civil, entre le moment où les portes de l'aéronef sont verrouillées avant le décollage et celui où elles sont ouvertes après l'atterrissage, intentionnellement :

- assaille, intimide, menace ou commet une grave imprudence qui perturbe le bon ordre ou la sécurité de personnes ou de biens ;
- assaille, intimide, menace ou gêne l'équipage de conduite dans l'exercice de ses fonctions ou l'empêche de s'en acquitter ;
- commet une grave imprudence ou endommage un aéronef, son équipement ou des structures et matériel qui lui sont accessoires, en perturbant ainsi le bon ordre ou la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants ;
- donne de faux renseignements mettant ainsi en danger un aéronef en vol ;
- ne suit pas les ordres ou instructions licites donnés pour assurer l'exploitation sûre, ordonnée et efficace de l'aéronef.

Passager perturbateur. Passager qui ne respecte pas les règles de conduite à un aéroport ou à bord d'un aéronef ou qui ne suit pas les instructions du personnel de l'aéroport ou des membres d'équipage et perturbe de ce fait le bon ordre et la discipline à l'aéroport ou à bord de l'aéronef.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Passagers/bagages en correspondance. Passagers/bagages qui passent directement d'un vol à un autre.

Passagers en transit. Passagers qui arrivent à un aéroport et en repartent par le même vol.

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. Un système de permis consiste en cartes ou 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. Ils ont pour objet de faciliter l'accès et d'identifier les personnes. Des permis de véhicules sont délivrés et utilisés à des fins similaires pour l'accès des véhicules. Les permis sont parfois appelés cartes d'identité ou laissez-passer aéroportuaires.

Personne à mobilité réduite. Toute personne dont la mobilité est réduite, par suite d'une incapacité physique (sensorielle ou motrice), d'une déficience intellectuelle, de l'âge, de la maladie ou de toute autre cause génératrice d'un handicap dans l'usage du transport aérien et dont la situation requiert une attention particulière et une adaptation à ses besoins des services offerts à l'ensemble des passagers

Personne expulsée. Personne qui, ayant été admise légalement dans un État par ses autorités où étant entrée dans un État illégalement, reçoit ultérieurement l'ordre formel des autorités compétentes de quitter cet État.

Personne non admissible. Personne dont l'admission dans un État est ou sera refusée par les autorités de cet État.

Note.— Une telle personne doit normalement être renvoyée, par les soins du transporteur aérien qui l'a transportée à bord d'un de ses aéronefs, dans l'État de départ, ou vers tout autre État où elle est admissible.

Pilote commandant de bord. Pilote désigné par l'exploitant, ou dans le cas de l'aviation générale par le propriétaire, comme étant responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol.

Plan conjoncturel. Plan « proactif » comportant des mesures et des procédures visant à réagir à différents degrés de menace, des évaluations de risques et des mesures de sûreté connexes à appliquer, ce plan ayant pour objet de prévoir et d'atténuer les effets de certains événements et aussi de préparer tous les intéressés ayant des rôles et responsabilités au cas où serait perpétré un acte réel d'intervention illicite. Pareil plan comporte des mesures de sûreté qui deviennent de plus en plus strictes à mesure que la menace s'aggrave. Le plan peut être indépendant ou faire partie du plan de gestion des crises.

Plan d'urgence. Plan qui établit les procédures de coordination de la réaction des divers organismes (ou services) d'aérodrome avec des organismes de la communauté environnante qui peuvent être appelés à participer à la réaction à une urgence.

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. Tous les envois postaux confiés par, et destinés à être remis à, des opérateurs postaux désignés pour exploiter le service postal conformément aux Actes de l'Union postale universelle (UPU).

Poste d'enregistrement. Comptoirs où s'effectue l'enregistrement des passagers.

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

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Principes des facteurs humains. Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance, et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

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

Projection d'images fictives de menace. Logiciel approuvé par l'autorité compétente qui peut être installé sur certains appareils de radioscopie. Le logiciel projette des images virtuelles d'articles mentionnés dans une menace (pistolets, poignards, engins explosifs improvisés) à l'intérieur de l'image radioscopique d'un sac qui est examiné ou des images virtuelles complètes de sacs contenant pareils articles, en indiquant immédiatement aux opérateurs des appareils de radioscopie s'ils sont capables de détecter ces images.

Provisions (fournitures).

— ***Provisions (fournitures) à consommer.*** Marchandises destinées à être consommées par les passagers et les membres d'équipage à bord des aéronefs, qu'elles soient vendues ou non ; et marchandises nécessaires au fonctionnement et à l'entretien des aéronefs, y compris les carburants et les lubrifiants.

— ***Provisions (fournitures) à emporter.*** Marchandises destinées à être vendues aux passagers et aux membres d'équipage à bord des aéronefs en vue d'être débarquées.

Provisions de bord. Tous articles destinés à être emportés à bord d'un aéronef aux fins d'utilisation, de consommation ou d'achat par les passagers ou l'équipage durant le vol, incluant typiquement les provisions et fournitures de restauration et de nettoyage.

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.

Sac de sûreté à indicateur d'effraction. Sac spécialement conçu et destiné à être utilisé uniquement pour la vente de LAG par les boutiques d'aéroport ou à bord d'un aéronef.

Service de coursier. Opération par laquelle des expéditions remises par un ou plusieurs expéditeurs sont transportées comme bagages d'un coursier voyageant comme passager, à bord d'un service aérien régulier, sous couvert de la documentation normale de bagages enregistrés.

Sûreté. Protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Cet objectif est réalisé par une combinaison de mesures et de ressources humaines et matérielles.

Système de détection d'engins explosifs. Système ou combinaison de différentes technologies qui a la capacité de détecter, et partant d'indiquer au moyen d'une alarme, la présence d'un engin explosif en détectant un ou plusieurs éléments de cet engin contenu dans un bagage ou un autre article, quel que soit le matériau avec lequel est fait ce bagage ou cet article.

Système de détection des explosifs. Système ou combinaison de différentes technologies qui a la capacité de détecter, et partant d'indiquer au moyen d'une alarme, la présence de matériau explosif contenu dans un bagage ou un autre article, quel que soit le matériau avec lequel est fait ce bagage ou cet article.

Test de sûreté. Mise à l'épreuve, secrète ou ouverte, d'une mesure de sûreté de l'aviation par la simulation d'une tentative de perpétration d'un acte d'intervention illicite.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Trappe de petit service. Point d'accès vers l'intérieur des aéronefs utilisé pour permettre le petit service des compartiments de l'eau, des toilettes, des prises d'électricité sol et d'autres compartiments protégés par des panneaux à fermeture par enclenchement.

Travail aérien. Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés, tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, et la publicité aérienne.

Valise diplomatique. Conteneur d'expédition bénéficiant de l'immunité diplomatique et donc non soumis à la fouille ou la saisie s'il est accompagné des pièces officielles requises.

Véhicule de transport intermédiaire. Tout véhicule utilisé pour transporter des passagers entre les aéronefs et l'aérogare.

Vérification des antécédents. Vérification de l'identité et de l'expérience antérieure d'une personne, et notamment de son dossier judiciaire, le cas échéant, afin d'évaluer dans quelle mesure cette personne peut obtenir un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé.

Vol de transport commercial. Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location. (Aux fins du présent manuel, l'expression « exploitants d'aéronefs » remplace le terme « exploitant de transport aérien commercial ».)

Zone de fret. Zone qui comprend les installations destinées à la manutention du fret. Cette zone englobe les aires de trafic, les bâtiments et magasins de fret, les parcs de stationnement et les routes qui les desservent.

Zone d'entretien de matériel volant. Zone qui comprend les installations destinées à l'entretien des aéronefs. Cette zone englobe les aires de trafic, les hangars, les bâtiments et ateliers, ainsi que les parcs de stationnement et les routes qui les desservent. Elle fait normalement partie des zones de sûreté à accès réglementé.

Zone de passagers. Zone qui comprend les installations et services destinés au traitement des passagers. Cette zone englobe les aires de trafic, l'aérogare de passagers, les parcs de stationnement et les routes.

Zone de sûreté à accès réglementé. Zones côté piste d'un aéroport identifiées comme étant des zones particulièrement sensibles où, en plus du contrôle d'accès, d'autres contrôles de sûreté sont appliqués. En règle générale, ces zones comprendront, notamment, toutes les zones de départ des passagers de l'aviation commerciale comprises entre les postes d'inspection/filtrage et l'aéronef, l'aire de trafic, les zones de tri des bagages, incluant celles où l'aéronef entre en service et où se trouvent des bagages ayant fait l'objet d'une inspection/filtrage et des expéditions de fret, et les parties situées côté piste des hangars de fret, des centres postaux et des locaux de nettoyage et de restauration.

Zone de transit direct. Zone spéciale établie sur un aéroport international ou à proximité, approuvée par les pouvoirs publics compétents et placée sous leur surveillance ou contrôle direct, où les passagers peuvent rester pendant le transit ou la correspondance sans avoir à soumettre de demande d'entrée dans l'État concerné.

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 d'inspection/filtrage des passagers et les aéronefs, et dont l'accès est strictement contrôlé (aussi appelée *Zone de sûreté à accès réglementé*).

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Chapitre 2

PRINCIPES GÉNÉRAUX

2.1 OBJECTIFS PRINCIPAUX

2.1.1 L'objectif principal des États membres, en ce qui concerne la sûreté de l'aviation civile internationale, est d'assurer la protection et la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol, du grand public, des aéronefs ainsi que des installations et services d'un aéroport desservant l'aviation civile, contre des actes d'intervention illicite commis au sol ou en vol. Cet objectif est atteint par une combinaison de mesures et par la mobilisation de diverses ressources humaines et matérielles à l'échelle internationale, nationale et aéroportuaire.

2.1.2 Pour atteindre cet objectif primaire, il convient d'établir une organisation et une structure juridique détaillées, avec des responsabilités et des modes opératoires clairement définis. C'est pourquoi, en adoptant une législation appropriée, un État doit désigner une autorité appropriée (« l'autorité compétente ») qui sera responsable de la formulation, de l'application et de la tenue à jour d'une politique détaillée de la sûreté de l'aviation. Cette politique doit permettre d'assurer un niveau de sûreté de l'aviation normalisé, grâce à l'adoption de mesures conformes aux dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté* ; ces mesures devraient aussi de préférence tenir compte des pratiques recommandées de ladite Annexe.

2.1.3 La politique doit énoncer des règlements, des pratiques et des procédures à appliquer dans toutes les conditions « normales » de l'exploitation, ainsi que les mesures supplémentaires requises en cas d'aggravation de la menace contre la sûreté aérienne.

2.1.4 Pour atteindre un degré normalisé de sûreté de l'aviation, ladite politique doit être fondée sur des dispositions juridiques appropriées, appliquées par les nombreux organismes relevant de la structure de la sûreté de l'aviation, et incluant normalement des représentants :

a) des exploitants d'aéronefs ;

b) des exploitants d'aéroports ;

c) des fournisseurs et prestataires de services de navigation aérienne ;

d) des services de police et autres services chargés de l'application de la loi ;

e) des prestataires de services de sûreté ;

f) des organismes du renseignement.

2.1.5 Le principe de base à observer dans la défense de la sûreté de l'aviation civile est que les mesures de sûreté déployées doivent correspondre au niveau de la menace.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2.2 PROGRAMMES NATIONAUX DE SÛRETÉ

2.2.1 NCASP — Le programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP) énonce la politique de l'État en matière de sûreté de l'aviation, ainsi que les règles, normes, mesures, pratiques et procédures connexes.

2.2.2 Chaque organisme doit avoir adopté des mesures de sûreté, des politiques générales, des procédures, des normes de rendement et des méthodes de mise en œuvre clairement définies et compatibles avec le NCASP.

2.2.3 NCASTP — L'État doit aussi instituer et appliquer un programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile (NCASTP) complet, pour assurer que toutes les personnes qui participent au NCASP ou à son application soient sensibilisées aux questions de sûreté et reçoivent une formation correspondant à leurs fonctions.

2.2.4 NCASQCP ou NQCP — Enfin, pour que le résultat obtenu soit uniforme et efficace, l'État doit surveiller ces divers organismes afin d'assurer que leurs politiques et normes de sûreté soient appliquées correctement. Pour ce faire, il établit un programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile (NCASQCP), parfois appelé programme national de contrôle de la qualité (NQCP).

2.3 INFORMATIONS SENSIBLES RELATIVES À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

Principes généraux

2.3.1 Les informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation devraient être limitées aux personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leurs fonctions et qui sont donc autorisées à y avoir accès. C'est ce que l'on appelle le principe du besoin de connaître.

2.3.2 Des mesures de protection devraient être appliquées aux informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation et le degré de protection devrait être spécifié par l'État ou par les organismes compétents, en tenant compte des besoins nationaux de protection des informations sensibles établis par les autorités compétentes. Il peut être nécessaire aussi d'appliquer des mesures de protection lorsque des informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation sont identifiées, classées, reçues, conservées, divulguées, diffusées ou que l'on s'en défait.

2.3.3 Les informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation devraient être conservées en sûreté lorsqu'elles ne sont pas utilisées, pour empêcher l'accès non autorisé. L'utilisation de classeurs de sécurité, de pièces verrouillées ou de coffres-forts peut être considérée comme une manière d'assurer une plus grande protection, si c'est jugé nécessaire. Les copies électroniques de documents contenant des informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation devraient être protégées de manière équivalente.

2.3.4 Les États et les entités compétentes devraient adopter des mesures pour assurer que les personnes autorisées ayant accès à des informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation ne les divulguent à aucune personne non autorisée. Il devrait être envisagé, par exemple, de faire signer aux personnes autorisées un « accord de non divulgation » avant de leur permettre d'accéder à de tels renseignements.

Échange entre États d'informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation

2.3.5 Les États devraient identifier clairement des informations comme informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation et communiquer tous besoins particuliers de mesures de protection à appliquer avant de les partager

Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

avec d'autres États. Les États qui reçoivent des informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation devraient appliquer les mesures de protection requises pour faire en sorte d'empêcher l'utilisation ou la divulgation non autorisées.

2.4 SÛRETÉ ET FACILITATION

2.4.1 La *Convention relative à l'aviation civile internationale* (« Convention de Chicago ») dispose que des mesures pratiques doivent être adoptées pour faciliter et accélérer les formalités de congé des passagers, afin d'éviter des retards indus dans la navigation aérienne. Aussi, bien que la sûreté de l'aviation civile soit tout à fait prioritaire, les États ont l'obligation de préserver l'efficacité du transport aérien. Une gestion fiable et efficace qui permet de prévenir l'encombrement et d'éviter la confusion et le désordre dans les aérogares est cruciale elle aussi, pour protéger la sûreté du système.

2.4.2 L'Annexe 9 — *Facilitation* traite de la facilitation des procédures de douane et d'immigration et d'autres formalités de passage des frontières. La gestion du système de sûreté de l'aviation civile d'un État est tributaire des dispositions de cette Annexe, qui énonce les procédures de contrôle frontalier que doivent appliquer les services gouvernementaux. La coopération des administrations aéroportuaires et des exploitants d'aéronefs est cruciale à la mise en œuvre d'installations et de services satisfaisants assez souples pour accepter des mesures de sûreté plus strictes, s'il y a lieu, et acheminer un volume croissant de passagers, de bagages et de fret.

2.4.3 Les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 ont aussi une incidence sur les réglementations des États régissant l'évaluation et l'acquisition de matériel et de systèmes de sûreté, ainsi que l'aménagement et la conception des aéroports.

2.4.4 Il conviendrait, dans la mesure du possible, de favoriser des approches innovantes de la sûreté de l'aviation qui soient efficaces sans être contraignantes et qui soient perçues par le public comme constituant une riposte logique aux menaces nouvelles et émergentes. Voici certains des éléments de ces nouvelles approches :

a) la sévérité des contrôles de sûreté devrait être fixée en fonction de la nature et de la portée de la menace ou des menaces existantes et des contrôles plus stricts devraient être appliqués sélectivement en fonction de l'évaluation du risque ;

b) grâce à la technologie de l'information, les situations à « risque élevé » appelant un examen intensif devraient être déterminées par ciblage, pour permettre l'acheminement plus rapide du reste du trafic, présentant moins de risque ;

c) le personnel affecté aux postes de contrôle devrait être assez nombreux pour acheminer aisément le volume de trafic, en tenant dûment compte des facteurs humains. Les files d'attente doivent être gérées afin de réduire le plus possible les risques de goulots d'étranglement dans le flux des passagers ;

d) dans le cas du fret aérien, un système fondé sur les agents habilités permettra de séparer et d'accélérer l'acheminement des expéditions de fret connu, et de concentrer l'attention sur les expéditions de fret qui ne sont pas sûres.

2.4.5 L'importance d'une bonne coordination des activités de sûreté et de facilitation pour que les passagers puissent voyager sans entraves doit être reconnue comme étant un maillon clé de toute la chaîne de la sûreté de l'aviation. Lorsqu'ils sont bien intégrés, les éléments du processus de facilitation, tels que les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) conçus particulièrement pour faciliter le contrôle des personnes, et l'identification des personnes par des systèmes biométriques, peuvent améliorer l'efficacité globale de la sûreté de l'aviation et renforcer la sécurité des passagers.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2.4.6 Il est prescrit dans l'Annexe 9 que les États contractants doivent émettre uniquement des passeports lisibles à la machine (PLM) conformes aux dispositions du Doc 9303 — *Documents de voyage lisibles à la machine*, Partie 1, Volume 1. L'adoption des PLM et d'autres DVLM présente pour les États bien d'autres avantages que l'intérêt évident de pouvoir vérifier l'identité des voyageurs dans des listes des personnes présentant des risques élevés. Les caractéristiques physiques de ces documents offrent une protection solide contre la falsification et la contrefaçon, et l'adoption d'une présentation normalisée de la zone de lecture d'un DVLM facilite l'inspection par les agents du gouvernement et les exploitants d'aéronefs, ce qui accélère le congé des passagers à faible risque et permet ainsi d'identifier plus aisément ceux qui présentent des problèmes, et partant, de renforcer l'efficacité des contrôles.

2.4.7 Les spécifications et éléments d'orientation sur les DVLM sont publiés dans le Doc 9303, et les spécifications techniques des Parties 1, 2 et 3 ont été approuvées par l'Organisation internationale de normalisation (ISO), respectivement comme normes ISO 7501-1, 7501-2 et 7501-3.

2.5 APPLICABILITÉ

2.5.1 Les principes de la sûreté de l'aviation sont applicables aussi bien aux vols internationaux qu'aux vols intérieurs de l'aviation civile. Cela est d'autant plus vrai que l'aviation civile a évolué pour devenir un système (système de réseaux en étoile), dans lequel les passagers de localités éloignées volent vers une « plaque tournante » où ils empruntent souvent des vols internationaux en correspondance. Il importe donc que les vols intérieurs qui alimentent des vols internationaux soient protégés par les mêmes mesures de sûreté que ces derniers. Les États doivent donc veiller à ce que des mesures de sûreté internationales soient appliquées, autant que faire se peut, aux vols intérieurs, selon l'évaluation du risque effectuée par les autorités nationales compétentes.

2.5.2 S'il est jugé qu'il n'est pas justifié d'appliquer à l'aviation civile nationale d'un État des contrôles de sûreté internationaux, il conviendrait au minimum,:

a) de séparer nettement l'exploitation des vols intérieurs et celle des vols internationaux pour s'assurer que les passagers ou les marchandises en correspondance sur des vols internationaux fassent l'objet de contrôles de sûreté conformes aux SARP de l'Annexe 17 ;

b) d'appliquer, dans la mesure du possible, les mêmes contrôles de sûreté à tout aéroport qui dessert à la fois des vols internationaux et des vols intérieurs.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Chapitre 3

ASPECTS JURIDIQUES ET ASPECTS CONNEXES

3.1 INSTRUMENTS JURIDIQUES INTERNATIONAUX

La sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile internationale sont gravement minées par un nombre croissant et varié d'actes criminels. Les huit instruments juridiques internationaux ci-après ont été établis en réponse à ces actes répétés :

a) *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs,* signée à Tokyo le 14 septembre 1963 (Doc 8364 — Convention de Tokyo) ;

b) *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs,* signée à La Haye le 16 décembre 1970 (Doc 8920 — Convention de La Haye) ;

c) *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile,* signée à Montréal le 23 septembre 1971 (Doc 8966 — Convention de Montréal) ;

d) *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile,* fait à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988 (Doc 9518 — Protocole de Montréal) ;

e) *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, signée à Montréal le 1er mars 1991 (Doc 9571 — Convention MEX) ;

f) *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale,* faite à Beijing le 10 septembre 2010 (Doc 9960, Convention de Beijing) ;

g) *Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs,* fait à Beijing le 10 septembre 2010 (Doc 9959, Protocole complémentaire à la Convention de La Haye, également connu sous le nom de Protocole de Beijing) ;

h) *Protocole portant amendement à la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs,* fait à Montréal le 4 avril 2014 (Doc 10034, Protocole de Montréal 2014).

3.2 ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

3.2.1 Les Conventions de Tokyo, de La Haye et de Montréal, le Protocole de Montréal complémentaire à la Convention de Montréal, la Convention de Beijing, le Protocole complémentaire à la Convention de La Haye et le Protocole de Montréal 2014, criminalisent certains actes d'intervention illicite particuliers dirigés contre les aéronefs, les aéroports et autres installations et services de l'aviation et établissent les compétences concernant leur répression.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

3.2.2 Les États qui sont devenus parties à une ou à plusieurs de ces conventions sur la sûreté de l'aviation devraient au minimum définir comme étant criminels, par le truchement d'instruments juridiques existants tels que leur code criminel national et/ou une loi portant expressément sur la sûreté de l'aviation, les actes énumérés ci-après qui doivent être réprimés par des peines sévères :

a) la capture illicite d'un aéronef ;

b) un acte de violence dirigé contre une personne à bord d'un aéronef en vol, si cet acte porte ou risque de porter atteinte à la sécurité de cet aéronef ;

c) un acte de violence commis au moyen de tout engin, matière ou arme contre une personne à un aéroport desservant l'aviation civile internationale, qui cause ou risque de causer une grave blessure ou la mort, si cet acte met ou risque de mettre en danger la sécurité à cet aéroport ;

d) la destruction ou l'endommagement sérieux d'installations et de services d'un aéroport desservant l'aviation civile internationale, ou d'un aéronef se trouvant à cet aéroport qui n'est pas en service, ou la perturbation des services de cet aéroport, si cet acte porte ou risque de porter atteinte à la sécurité à cet aéroport ;

e) le fait de placer ou de faire placer à bord d'un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un engin ou une matière qui risque de détruire cet aéronef ou de l'endommager au point de le rendre incapable de voler, ou encore de compromettre la sécurité de son vol ;

f) la destruction ou le dommage d'installations ou de services de navigation aérienne ou la perturbation de leur fonctionnement, si cet acte risque de porter atteinte à la sécurité d'aéronefs en vol ;

g) la communication par une personne de renseignements qu'elle sait être faux, compromettant ainsi la sécurité d'un aéronef en vol.

3.3 RESPONSABILITÉS

3.3.1 La législation relative à la sûreté de l'aviation doit établir les paramètres de responsabilité et d'imputabilité inhérents au système de sûreté de l'aviation civile d'un État, en prenant entre autres les mesures suivantes :

a) conférer à l'autorité compétente les pouvoirs d'établir le NCASP, de le mettre en œuvre, de le tenir à jour et de le réviser conformément aux dispositions de l'Annexe 17 ; d'émettre les règlements nécessaires pour exécuter le NCASP ; et de réagir rapidement à toute menace émergente contre la sûreté ;

b) conférer à l'autorité compétente les pouvoirs d'attribuer les diverses responsabilités pour la sûreté de l'aviation aux organismes appropriés au sein de l'État aussi bien que de l'industrie ;

c) exiger des aéroports, des exploitants d'aéronefs, des prestataires de services de navigation aérienne et d'autres instances ayant des responsabilités en matière de sûreté de l'aviation qu'ils se conforment au NCASP ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

d) autoriser l'autorité compétente à effectuer les inspections, les enquêtes, les audits et les tests requis pour déterminer la conformité à la législation pertinente et pour surveiller l'efficacité du NCASP par des mesures de contrôle de la qualité ;

e) autoriser l'inspection/filtrage des personnes et des marchandises et attribuer les responsabilités correspondantes, et permettre l'établissement de points de contrôle d'accès afin de contrôler les mouvements des personnes et des véhicules qui entrent, circulent et se garent du côté piste et dans les zones de sûreté à accès réglementé ;

f) autoriser le refus de transporter par voie aérienne toute personne considérée comme présentant une menace à la sécurité de tout vol ;

g) conférer aux services d'application de la loi et aux autorités de sûreté les pouvoirs d'imposer des amendes, et d'arrêter et de détenir les auteurs d'infraction ;

h) autoriser la fouille des personnes, des bagages et des biens.

3.3.2 Afin d'appuyer l'application et la mise en œuvre des politiques du NCASP, la législation devra inclure :

a) des dispositions relatives au port d'armes à feu par les passagers dans la cabine d'un aéronef et dans leurs bagages ;

b) des dispositions relatives aux voyages des personnes sous garde ou faisant l'objet de poursuites judiciaires ou administratives ;

c) des dispositions conférant l'autorité juridique d'effectuer la vérification des antécédents pour confirmer l'identité d'une personne et son historique, notamment son casier judiciaire dans la mesure où une telle mesure est légale, et pour déterminer si une personne est apte à appliquer des contrôles de sûreté et à accéder non accompagnée à une zone de sûreté à accès réglementé. Une telle législation doit également indiquer toute infraction pouvant être cause d'exclusion.

3.4 EXTRADITION ET POURSUITES

Les Conventions de La Haye, de Montréal et de Beijing, ainsi que les Protocoles de Montréal et de La Haye visent en particulier à empêcher les présumés contrevenants de trouver un asile. Tout État partie qui n'extrade pas sur demande un présumé contrevenant doit lui-même le poursuivre. Les États parties à une de ces conventions, ou aux deux, ou qui ont l'intention d'en devenir parties, doivent établir des procédures pour extrader les présumés contrevenants ou les déférer à d'autres États. Quand pareille extradition n'est pas demandée ou quand une demande d'extradition est refusée, l'État doit établir sa compétence à l'égard du présumé contrevenant et veiller à ce qu'il soit déféré devant une autorité ayant compétence pour le poursuivre en justice.

3.5 COOPÉRATION INTERNATIONALE

3.5.1 Les conventions relatives à la sûreté de l'aviation contiennent aussi des dispositions concernant la coopération internationale. Les États parties à ces conventions sont tenus de se prêter la plus grande assistance possible à l'égard des poursuites pénales concernant les infractions décrites (Conventions de La Haye, de Montréal et

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

de Beijing). Selon la Convention de Montréal, tout État partie qui a des raisons de croire qu'une infraction sera commise doit, conformément à son droit national, fournir tous les renseignements pertinents aux États intéressés. Les États parties à une de ces conventions, ou aux deux, doivent veiller à ce que leur législation contienne des dispositions leur permettant de satisfaire ces exigences.

3.5.2 Le Chapitre 4 contient des éléments d'orientation sur la coopération internationale.

3.6 POUVOIRS DU COMMANDANT DE BORD D'UN AÉRONEF

La Convention de Tokyo et le protocole y portant amendement précisent les pouvoirs du commandant de bord d'un aéronef en vol et décrit en détail les mesures qui doivent être prises en cas d'acte illicite. Ainsi, les États devraient veiller à ce que le commandant de bord soit autorisé à prendre les mesures suivantes :

a) protéger la sécurité de l'aéronef, ainsi que celle des personnes et des biens qui se trouvent à bord ;

b) maintenir le bon ordre et la discipline à bord ;

c) maîtriser les personnes à bord qui pourraient être une menace à la sécurité ;

d) faire débarquer ou remettre entre les mains des autorités compétentes les personnes qui pourraient être une menace à la sécurité ;

e) aviser les autorités d'un État, dès que possible et de préférence avant d'atterrir sur son territoire, qu'une personne à bord de l'aéronef est sous contrainte ;

f) fournir aux autorités de l'État les preuves et les renseignements concernant l'incident qui a nécessité le débarquement d'un passager et/ou sa remise aux autorités.

3.7 CONVENTION SUR LE MARQUAGE DES EXPLOSIFS PLASTIQUES ET EN FEUILLES AUX FINS DE DÉTECTION (CONVENTION MEX)

La Convention MEX dispose que les explosifs plastiques doivent être marqués pendant leur fabrication au moyen d'un des agents de détection définis dans l'*Annexe technique* à ladite Convention. La Convention stipule, par ailleurs, que chaque État partie doit interdire la fabrication et le transport d'explosifs plastiques non marqués et exercer un contrôle strict et efficace sur la possession et le mouvement des explosifs non marqués existants et détruire les stocks existants. Les États parties à la Convention MEX, ou qui ont l'intention d'en devenir partie, doivent promulguer des dispositions pour assurer la conformité aux dispositions ci-dessus.

3.8 PASSAGERS INDISCIPLINÉS OU PERTURBATEURS

3.8.1 Il est souhaitable que chaque État établisse une politique et des mesures concernant les passagers indisciplinés ou perturbateurs. Les Articles 5 à 10 de la Convention de Tokyo ont leur utilité, mais ils offrent un ressort limité concernant les infractions commises à bord d'un aéronef. Pour remédier à une telle limitation, l'OACI a publié

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

des *Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs* (Circulaire 288)**.** L'application des mesures décrites dans cette circulaire permettra d'éliminer dans une grande mesure le vide juridique qui entoure actuellement les infractions commises à bord de vols internationaux.

3.8.2 Les États devraient adopter des dispositions juridiques en promulguant la législation appropriée afin d'exiger des exploitants qu'ils intègrent les mesures ci-dessus dans leurs procédures.

3.8.3 Les États devraient imposer aux exploitants d'aéronefs l'obligation de faire bien connaître à leur personnel au sol et à leurs équipages de vol les diverses dispositions juridiques régissant les incidents de comportement indiscipliné ou perturbateur de la part des passagers.

3.8.4 Les exploitants d'aéronefs devraient veiller à ce que les conditions générales de transport comprennent une clause contractuelle leur donnant le pouvoir discrétionnaire de refuser le transport à tout passager, dans les conditions suivantes :

a) la sécurité des opérations aériennes semble être menacée par un écart de conduite ;

b) des mesures doivent être prises pour empêcher une infraction selon le droit pénal ;

c) la conduite d'un passager risque de gêner d'autres passagers ou les membres d'équipage et de compromettre le bon ordre et la discipline à bord.

3.8.5 Il arrive souvent qu'un passager indiscipliné ou perturbateur doive être relâché sans faire l'objet de poursuites judiciaires ou administratives parce que l'État où l'aéronef a atterri n'a pas établi sa compétence dans ce domaine. Normalement, les États autres que l'État d'immatriculation de l'aéronef ne peuvent pas exercer leur compétence à l'égard de tels passagers et des infractions commises à bord des aéronefs qui se trouvent hors de leurs territoires respectifs, sauf dans le cas de certaines infractions visées par les conventions sur la sûreté de l'aviation ou dans le droit coutumier international. Ainsi qu'il est recommandé dans la Circulaire 288, les États devraient prendre des mesures pour inclure dans leur législation nationale une liste des infractions qui doivent être réprimées, pour exercer leur compétence à l'égard de pareilles infractions et mettre en place des mécanismes qui leur permettent de l'exercer effectivement.

3.8.6 Le Chapitre 16 contient des éléments d'orientation sur les passagers indisciplinés ou perturbateurs.

3.9 PASSAGERS FAISANT L'OBJET DE POURSUITES JUDICIAIRES OU ADMINISTRATIVES

3.9.1 Les passagers faisant l'objet de poursuites judiciaires ou administratives peuvent être des personnes en état d'arrestation ou placées sous garde, des personnes non admissibles, des personnes expulsées ou des personnes souffrant de troubles mentaux. Ces passagers constituent aussi un sous-ensemble de ce qui est communément appelé passagers de catégorie spéciale. Ceux qui font l'objet de poursuites judiciaires ou administratives peuvent être considérés comme présentant un risque pour la sûreté et doivent se prêter à des formalités administratives supplémentaires avant de pouvoir embarquer à bord d'un aéronef. Dans certains cas, des procédures particulières, telles que la présence obligatoire d'une escorte éventuellement armée, seront appliquées pendant toute la durée du vol et à l'arrivée au lieu de destination.

3.9.2 La Convention de Chicago dispose que chaque État membre doit établir des exigences opérationnelles régissant le transport des passagers de catégorie spéciale qui doivent voyager en conséquence de poursuites judiciaires ou administratives. Ces exigences devraient être mentionnées dans le NCASP et décrites en détail dans les programmes de sûreté des exploitants d'aéronefs.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

3.9.3 Le Chapitre 12 contient des éléments d'orientation sur les mesures de sûreté à prendre à l'égard des passagers qui font l'objet de poursuites judiciaires ou de poursuites administratives.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Chapitre 4

COOPÉRATION INTERNATIONALE

4.1 PRINCIPES DE COOPÉRATION INTERNATIONALE

La coopération passant par l'échange adéquat de renseignements, la transparence, le respect mutuel et l'engagement de toutes les parties concernées, est essentielle dans l'établissement de partenariats. En raison du caractère transfrontalier de l'aviation et des menaces à la sûreté de l'aviation, les États devraient envisager de respecter un ensemble de principes afin de promouvoir la coopération en matière de sûreté de l'aviation internationale de manière effective, solide et durable, tout en respectant aussi la souveraineté des États et l'application des normes et pratiques recommandées de l'OACI comme base de référence internationale. Les trois principes sont les suivants :

a) respecter l'esprit de coopération défini dans les accords de services aériens bilatéraux et/ou multilatéraux ;

b) reconnaître les mesures de sûreté équivalentes ;

c) se concentrer sur les résultats en matière de sûreté.

4.2 ÉCHANGE DE RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES PROGRAMMES NATIONAUX

4.2.1 Les États devraient coopérer dans l'élaboration de leurs programmes nationaux de sûreté, notamment des programmes de formation et de contrôle de la qualité, afin d'harmoniser et de renforcer le système international de sûreté. L'harmonisation des pratiques et des procédures entre les États contribuera à :

a) renforcer la sûreté à l'échelle mondiale ;

b) faciliter la mise en œuvre des mesures de sûreté par les exploitants ;

c) simplifier le congé des passagers du point d'origine au point de destination ;

d) rehausser la confiance des voyageurs dans la sûreté.

4.2.2 Pour promouvoir une application cohérente à l'échelle mondiale, les États devraient, sur demande, fournir aux autres États des copies écrites des parties appropriées de leur NCASP. On trouvera à l'Appendice 1 un modèle de NCASP montrant comment un État peut organiser des renseignements confidentiels sous forme d'appendices, facilitant ainsi le partage de ces renseignements avec un plus grand nombre d'organismes de l'État, ainsi qu'avec d'autres États.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

4.3 PARTAGE DE RENSEIGNEMENTS D'AUDITS

4.3.1 Le partage des renseignements résultant des audits contribue à promouvoir la sensibilisation aux meilleures pratiques de la sûreté de l'aviation, à renforcer la confiance mutuelle des États dans le niveau de sûreté et à encourager la conformité générale aux SARP de l'Annexe 17 et aux dispositions de l'Annexe 9 relatives à la sûreté.

4.3.2 Indépendamment des renseignements d'audits partagés entre États, l'Analyse des résultats des audits du Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) contient également des informations générales, ventilées par région et par domaine d'audit. En outre, le site web protégé de l'USAP, dont l'accès est limité au personnel autorisé et aux États membres, illustre également sous forme de graphiques les lacunes de mise en œuvre d'éléments critiques et les problèmes importants de sûreté relevés dans les États visités dans le cadre du deuxième cycle de l'USAP.

4.3.3 L'OACI respecte le principe de stricte confidentialité de tous les renseignements concernant les États visités, obtenus à l'issue des audits réalisés dans le cadre de l'USAP. Toutefois, si un autre État en fait la demande, les États visés devraient lui communiquer, selon qu'il convient et dans le respect de leur souveraineté, les résultats d'audit et les mesures correctrices correspondantes. Les États membres devraient aviser l'OACI d'un tel partage de renseignements.

4.4 PARTAGE DE RENSEIGNEMENTS SUR LES MENACES

4.4.1 Principes

4.4.1.1 L'établissement de lignes de communications formelles et informelles entre les responsables de la sûreté de l'aviation des États facilite le partage rapide de renseignements, notamment concernant toute hausse du niveau de menace. Le partage de renseignements sur les techniques utilisées pour déjouer les mesures de sûreté, sur l'expérience d'utilisation du matériel de sûreté et sur les pratiques opérationnelles est particulièrement utile.

4.4.1.2 Des procédures formelles de partage de renseignements entre responsables identifiés, notamment la publication des numéros de téléphone, adresses, numéros de télex et de télécopieur, ainsi que des adresses électroniques et des adresses du réseau du service fixe aéronautique (SFA), devraient être établies pour les communications durant un incident grave.

4.4.1.3 Les États devraient établir des procédures pour l'analyse et la diffusion de renseignements sur les menaces et s'assurer que des mesures appropriées sont prises par les exploitants d'aéronefs et d'aéroports pour contrer les menaces identifiées.

4.4.1.4 Les renseignements devraient être communiqués aux personnes qui en ont besoin pour s'acquitter efficacement de leurs fonctions, c'est-à-dire selon le principe du besoin de connaître.

4.4.1.5 Les renseignements sur une menace visant un aéronef particulier devraient être communiqués immédiatement au chef de la sûreté de l'exploitant ou à son représentant principal local et au pilote commandant de bord.

4.4.1.6 Les renseignements sur un aéronef victime de capture et de détournement illicites devraient être recueillis et diffusés rapidement. Les autorités de l'État de route et de l'État présumé de destination de l'aéronef devraient en être informées immédiatement.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

4.4.1.7 Chaque État devrait s'assurer que toutes les informations concernant un aéronef faisant l'objet de détournement illicite soient diffusées dès que possible aux unités locales des services de la circulation aérienne (ATS), à la direction aéroportuaire appropriée, à l'exploitant de l'aéronef et à tous autres services intéressés.

4.4.1.8 Les États qui ne disposent pas de ressources suffisantes pour faire face à des menaces imminentes ou à des actes d'intervention illicite devraient envisager de négocier une assistance juridique et procédurale avec des États adjacents mieux équipés pour recueillir et diffuser des renseignements sur les menaces et les incidents.

4.4.1.9 Il devrait être donné suite lorsque c'est nécessaire aux demandes d'un État d'appliquer des mesures spéciales de sûreté à un vol particulier. Pour assurer que de telles demandes reçoivent la suite appropriée, les États devraient identifier les procédures et les représentants des pouvoirs publics, des exploitants d'aéronefs et des exploitants d'aéroports qui devraient avoir connaissance des informations sur les menaces. Par ailleurs, il faudrait aussi négocier avec les exploitants d'aéronefs et/ou d'aéroport intéressés les paramètres des mesures spéciales de sûreté, l'imputation des coûts supplémentaires et le calendrier de mise en place de ces mesures.

4.4.2 Réseau de points de contact pour la sûreté de l'aviation

4.4.2.1 Les communications urgentes peuvent être facilitées par le recours au Réseau OACI de points de contact (PoC) pour la sûreté de l'aviation, établi aux fins de la diffusion des renseignements sur les menaces imminentes contre le transport aérien, conformément aux points de vue exprimés par le Groupe Lyon/Rome du G8 sur la lutte contre le crime et le terrorisme. En application de la Résolution A39-18 de l'Assemblée de l'OACI — *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation,* les États qui ne l'ont pas encore fait sont priés instamment de participer au Réseau PoC de l'OACI.

4.4.2.2 Le Réseau PoC de l'OACI a pour objectif de fournir des renseignements détaillés sur les points de contacts internationaux pour la sûreté de l'aviation, désignés dans les différents États comme autorités compétentes pour envoyer et recevoir, à toute heure du jour et de la nuit, des communications sur les menaces imminentes, les demandes urgentes de sûreté et/ou des directives à l'appui des exigences de sûreté pour contrer une menace imminente. Les points de contact devraient être disponibles à tout moment, se consacrer à l'évaluation des menaces et être proches du processus décisionnel pour les procédures de sûreté de l'aviation.

4.4.2.3 Le caractère sensible des informations disponibles dans le réseau impose un contrôle strict, pour éviter de compromettre les efforts et les tentatives futures de mise en œuvre de la sûreté. En conséquence, afin de garder le contrôle de ces informations, les États participants devraient tenir compte des éléments suivants :

a) l'accès au Réseau PoC de l'OACI est accordé uniquement aux États membres et aux fonctionnaires appropriés (généralement des employés d'autorités compétentes en matière de sûreté de l'aviation civile) qui ont reçu un mot de passe de l'OACI ;

b) les participants au Réseau PoC de l'OACI et les États membres sont instamment priés de veiller à ce que les renseignements sur leurs contacts soient à jour ;

c) les États participants devraient assurer la protection physique de l'accès au Réseau PoC, en le réservant aux personnes qui en ont légitimement besoin pour s'acquitter de leurs fonctions ;

d) les États participants devraient avoir des procédures internes pour s'assurer que les contacts établis par l'intermédiaire du Réseau PoC de l'OACI soient traités rapidement, selon leur degré d'urgence ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

e) les États participants sont encouragés à utiliser le système de messagerie intégré au Réseau PoC, qui permet le partage sécurisé et rapide d'informations ;

f) la participation d'un État au Réseau PoC de l'OACI est conditionnelle à son engagement à respecter les dispositions ci-dessus.

4.4.2.4 Pour participer au Réseau PoC de l'OACI, les États devraient remplir le formulaire d'inscription reproduit à l'Appendice 2 et l'envoyer directement au Chef de la Section des politiques de sûreté de l'aviation et de facilitation de l'OACI.

4.4.2.5 Pour faciliter l'échange d'informations, le Réseau PoC dispose d'un système de messagerie sécurisé intégré qui permet à des personnes autorisées de générer et d'envoyer des messages, à diffusion restreinte ou non. Ces personnes doivent avoir accès au Réseau PoC et être :

a) un contact enregistré du Réseau PoC pour un État ; ou

b) une personne qui a été autorisée par l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation à envoyer un message en utilisant le système de messagerie intégré.

4.4.3 Procédures de communication

4.4.3.1 Les États, l'OACI, l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC-INTERPOL), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), l'Union postale universelle (UPU) et les organisations régionales d'exploitants aériens sont habituellement les seuls organismes qui diffusent de l'information ou des renseignements confidentiels en rapport avec la sûreté de l'aviation.

4.4.3.2 Si un État ou une organisation internationale dispose de renseignements précis sur un incident possible visant un exploitant aérien ou un aéroport, il devrait simultanément et immédiatement en informer :

a) l'État ou les États où l'incident pourrait se produire, directement par l'intermédiaire du Réseau PoC ou de la mission diplomatique locale ;

b) l'exploitant aérien intéressé, s'il possède des bureaux dans l'État d'où provient le renseignement ;

c) le Bureau central national de l'OIPC-INTERPOL, si l'État intéressé est membre de cette organisation. L'OIPC-INTERPOL dispose d'un système de compte rendu officiel qui devrait être utilisé.

4.4.3.3 Les messages de sûreté concernant des incidents particuliers potentiels devraient contenir des renseignements détaillés sur cet incident, répondant aux cinq questions : qui, quoi, quand, où et pourquoi.

4.4.3.4 Dans tous les cas, la personne qui reçoit un message concernant un incident de sûreté éventuel ou des mesures de sûreté spéciales devrait en accuser réception.

4.4.3.5 Pour un maximum d'efficacité, en particulier en situation d'urgence, les États devraient encourager l'établissement de liens directs entre les sections nationales de politique et de réglementation de la sûreté de l'aviation civile. La plus haute priorité devrait être accordée aux messages contenant des renseignements urgents sur des menaces, par exemple en les précédant des préfixes « SVH » dans les télégrammes et « SS » sur les circuits du SFA.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

4.4.3.6 Tous les renseignements sur les efforts déployés pour trouver et appréhender des personnes qui se trouvent hors des frontières d'un État devraient être diffusés, si possible, par le Bureau central national de l'OIPC-INTERPOL de cet État.

4.4.3.7 Si un État ne peut communiquer ce renseignement urgent à un autre État, il devrait immédiatement demander l'aide d'un État tiers ou de l'OACI.

4.4.3.8 Dès que les circonstances montrent que les précautions spéciales de sûreté ne sont plus nécessaires, l'autorité compétente devrait en informer immédiatement les États concernés, les exploitants d'aéronefs, ainsi que l'OIPC-INTERPOL si l'État en est membre.

4.4.3.9 Si, à la suite de tests et d'évaluations du matériel, des méthodes ou des procédures de sûreté, un État dispose de renseignements qui présentent un intérêt pour la sûreté de l'aviation civile internationale, cet État devrait porter ses résultats à l'attention des États et de l'OACI pour qu'ils en assurent la diffusion. Il est de plus recommandé que ces renseignements soient portés à la connaissance du Bureau central national de l'OIPC-INTERPOL de l'État pour qu'il les transmette aux autorités compétentes de cette organisation.

4.4.3.10 Des réunions périodiques entre les organes de politique et de réglementation de la sûreté de l'aviation et les responsables de la sûreté des exploitants aériens d'États voisins sont utiles pour partager des renseignements et élaborer des procédures et des plans conjoncturels uniformes et mutuellement bénéfiques et elles devraient donc se tenir régulièrement.

4.4.3.11 Le Chapitre 17 contient de plus amples renseignements sur la collecte et la diffusion d'informations.

4.5 AVSECPAEDIA

4.5.1 Les États devraient, autant que possible, partager les renseignements de nature moins sensible et moins secrète, dans les limites imposées par la législation nationale sur la protection des renseignements de sûreté sensibles ou confidentiels et dans des conditions et avec les méthodes appropriées, de manière à établir des normes communes, des procédures harmonisées et des pratiques idéales. Les technologies d'inspection/filtrage sont un élément essentiel du système de sûreté des transports mondiaux et les États gagneraient à mettre en commun ces renseignements et ces pratiques. Par contre, les informations plus sensibles devraient être échangées dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux sur la protection des renseignements confidentiels.

4.5.2 L'AVSECPaedia est une plate-forme sur le web, créée par l'OACI pour fournir aux États des renseignements sur les meilleures pratiques et les nouvelles méthodes émergentes, incluant des éléments d'orientation sur les diverses technologies d'inspection/filtrage déployées ou mises à l'essai dans le monde. Elle regroupe des renseignements sur les technologies et les équipements d'inspection/filtrage qui en facilitent la diffusion aux États. Les États membres ont accès à des informations qui vont de la description des technologies et d'une liste des fabricants et des matériels, aux utilisations opérationnelles, certifications, spécifications techniques et limitations.

4.5.3 En outre, la plate-forme AVSECPaedia est un outil dynamique et coopératif qui permet aux États de partager leurs informations ou pratiques de sûreté en actualisant leur propre page web au sein de la plate-forme. Les États ont donc la maîtrise totale des renseignements qu'ils partagent avec d'autres États participants, et ils peuvent les modifier en temps réel, aussi souvent qu'ils le jugent nécessaire.

4.5.4 Les États membres sont invités à contribuer à l'AVSECPaedia, en fournissant notamment des renseignements sur les technologies d'inspection/filtrage appliquées sur leur territoire.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

4.5.5 Les États membres qui souhaitent accéder à la plate-forme AVSECPaedia sont priés de s'adresser au Chef de la Section des politiques de sûreté de l'aviation et de facilitation de l'OACI. Pour le moment, l'accès est réservé strictement aux seuls États membres.

4.6 ACCORDS BILATÉRAUX ET RÉGIONAUX

4.6.1 Les États devraient inclure une clause sur la sûreté de l'aviation dans leurs accords bilatéraux de services aériens. L'harmonisation de ces clauses étant souhaitable, une clause type de sûreté de l'aviation à insérer dans les accords bilatéraux est présentée à l'Appendice 3. Il est recommandé aussi d'en inclure une dans les accords régionaux de services aériens.

4.6.2 Aux fins de coopération, les États peuvent adapter mutuellement des parties appropriées de leurs NCASP respectifs, en tenant compte de facteurs tels que la proximité géographique, le volume de trafic, les procédures de riposte aux cas d'intervention illicite contre l'aviation civile, l'évaluation et la diffusion des renseignements sur la menace, ainsi que la nature et l'ampleur des contrôles de sûreté des passagers, des bagages de cabine, des bagages de soute, du fret et de la poste. Pour ce faire, les États peuvent procéder dans le cadre d'un accord intergouvernemental ou d'un échange de correspondance.

4.6.3 Les États devraient utiliser ou adapter le modèle d'accord de coopération bilatérale ou régionale dans le domaine de la sûreté de l'aviation qui est reproduit à l'Appendice 4. Cet accord constitue un cadre de coopération possible et ne vise pas à remplacer la clause type sur la sûreté de l'aviation ; il peut aussi servir aux États qui veulent établir des obligations mutuelles pour la prévention de captures illicites d'aéronefs civils et autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile. L'accord vise uniquement à guider les États, sans restreindre leur liberté d'en adapter le texte, et peut compléter ou renforcer des obligations existantes figurant dans des conventions multilatérales relatives à la sûreté de l'aviation.

4.7 RIPOSTE AUX ACTES D'INTERVENTION ILLICITE : RAPPORTS, EXAMENS ET ANALYSES

4.7.1 Généralités

4.7.1.1 En cas d'incident, l'État responsable de fournir des services ATS à un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite devrait recueillir et rassembler tous les renseignements pertinents concernant le vol de cet aéronef et les communiquer à tous les autres États dont relèvent les services ATS intéressés.

4.7.1.2 L'autorité compétente devrait établir des procédures et attribuer des responsabilités pour assurer que la notification aux organismes appropriés ait lieu aussi promptement et efficacement que possible. Ces procédures devraient être incorporées dans le NCASP ou autre document approprié. Dans le cadre des instructions d'application, l'État devrait établir et tenir à jour une liste de contacts à l'intérieur et à l'extérieur de l'État pour faciliter les notifications.

4.7.1.3 Le Chapitre 17 contient des éléments d'orientation sur les ripostes aux actes d'intervention illicite.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Notification à l'OACI d'actes d'intervention illicite

4.7.1.4 Conformément à l'article 11 de la Convention de La Haye, à l'article 13 de la Convention de Montréal et à la norme 5.3.1 de l'Annexe 17, les États concernés par un acte d'intervention illicite doivent fournir à l'OACI tous les renseignements pertinents relatifs aux aspects de sûreté de cet acte, aussitôt que possible après son aboutissement. Si c'est approprié, les États devraient fournir aux autres États éventuellement intéressés des exemplaires des rapports établis pour l'OACI.

4.7.1.5 L'Appendice 42 contient le modèle OACI de rapport officiel sur un acte d'intervention illicite, et le Chapitre 17 contient des éléments d'orientation supplémentaires sur les comptes rendus d'actes d'intervention illicite.

Bilan et analyse des actes d'intervention illicite

4.7.1.6 Dès que possible après chaque incident ou menace, l'autorité compétente devrait procéder à un bilan et à une analyse de tous les événements survenus. Selon la nature et la gravité de l'incident, tous les participants auront à rédiger des rapports à ce sujet. Dans tous les cas, chaque participant devrait faire un rapport sur le rôle qu'il a joué, sur les problèmes et les réussites rencontrés, sur l'efficacité des communications avec les autres participants, et donner son avis sur les modifications ou révisions éventuelles à apporter au plan conjoncturel ou au programme de sûreté.

4.7.1.7 L'autorité compétente devrait établir des mesures correctrices et/ou des mesures de sûreté appropriées pour prévenir la répétition de tels incidents, et aviser dès que possible l'OACI de leur application.

4.7.1.8 Le Chapitre 17 contient d'autres éléments d'orientation sur l'examen et l'analyse des actes d'intervention illicite.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Chapitre 5

ORGANISATION ET SUPERVISION

5.1 AUTORITÉ COMPÉTENTE POUR LA SUPERVISION DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

5.1.1 Chaque État devrait désigner, au sein de son administration, une autorité compétente pour la sûreté de l'aviation pour assumer la responsabilité d'élaborer, de mettre en œuvre et de tenir à jour le NCASP, et de protéger les opérations de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. L'autorité de l'aviation civile (AAC) d'un État est souvent désignée comme autorité compétente à cette fin.

5.1.2 Chaque État devrait notifier à l'OACI l'autorité ainsi désignée et veiller à ce que tous les documents et la correspondance qu'il reçoit de l'OACI soient communiqués directement à cette autorité dès réception.

5.1.3 L'autorité compétente a pour principale responsabilité la supervision de la sûreté de l'aviation, qui est un des éléments importants du NCASP. La supervision de la sûreté de l'aviation est le moyen par lequel les États assurent l'application effective des SARP et des procédures associées liées à la sûreté qui figurent dans les Annexes à la Convention de Chicago, essentiellement dans l'Annexe 17 et les documents connexes de l'OACI. À cet égard, la supervision inclut l'obligation pour l'État d'établir une organisation de sûreté et de la doter comme il convient en personnel ; de formuler des lois, des règlements, des programmes, des politiques et des procédures ; et de veiller à ce que ces dispositions soient efficaces, mises en œuvre et durables. La supervision de la sûreté de l'aviation consiste aussi à veiller à ce que l'industrie de l'aviation nationale assure un niveau de sûreté et de sécurité de l'aviation au moins égal à celui qui est défini dans les SARP.

5.1.4 Le présent manuel, ainsi que le *Manuel de supervision de la sûreté de l'aviation* (Doc 10047), contiennent des éléments d'orientation destinés aux États sur l'établissement et la mise en œuvre de leurs systèmes de supervision de la sûreté de l'aviation.

5.1.5 Le mécanisme de supervision de la sûreté de l'aviation consiste à promulguer une législation établissant la base juridique sur laquelle reposent les activités de sûreté de l'aviation d'un État. Cette législation décrit et confère des pouvoirs à une autorité compétente, à laquelle elle accorde des pouvoirs juridiques suffisants pour lui permettre d'établir, mettre en œuvre et maintenir des politiques nationales de sûreté de l'aviation et le NCASP. Elle permet aussi d'assurer l'application des règles, règlements et procédures de sûreté de l'aviation, notamment la désignation de zones de sûreté à accès réglementé, et autorise l'autorité compétente à procéder à la fouille des passagers et des bagages.

5.1.6 Le Chapitre 3 contient des éléments d'orientation sur la législation et les règlements.

5.2 ORGANISMES, SERVICES OU SECTIONS DE SÛRETÉ DE L'AVIATION

5.2.1 Principes

L'État devrait établir au sein de l'autorité compétente des organismes, services ou sections de sûreté de l'aviation. Ceux-ci devraient être en mesure d'affecter efficacement des ressources de l'État pour des activités de sûreté en

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

conditions normales et, si nécessaire, pour une riposte rapide à une menace accrue. Ces organismes, services ou sections devraient être responsables des politiques en matière de réglementation du contrôle qualité et de la formation.

5.2.2 Politique de réglementation

5.2.2.1 Le mandat de l'organisme, du service ou de la section en question devrait inclure :

a) la responsabilité de l'établissement, de la production, de la promulgation et de la révision fréquente du NCASP pour qu'il continue d'être conforme aux obligations de l'État et compatible avec la politique gouvernementale ;

b) la définition et l'affectation des tâches à l'appui de la mise en œuvre du NCASP par les organismes, les exploitants d'aéronefs, les aéroports et toutes autres parties intéressées ;

c) la formulation de critères opérationnels minimaux et leur diffusion aux personnes chargées d'appliquer les mesures de sûreté ;

d) l'analyse constante du niveau de menace à l'endroit de l'aviation civile et des capacités d'y faire face qu'ont les exploitants d'aéronefs, d'aéroports, etc. ;

e) la gestion de l'information sur les menaces ou les incidents et sur le type et le nombre d'articles réglementés découverts et confisqués ;

f) l'encouragement et la promotion de bonnes relations de travail, de la coopération et du partage de renseignements pertinents entre États, en particulier entre États voisins et entre ceux qui sont reliés par d'importantes liaisons aériennes ;

g) l'examen et la vérification de la qualité des programmes de sûreté appliqués par les aéroports, les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs de services ATS, les manutentionnaires de fret et autres parties intéressées ;

h) le renforcement de la sûreté de l'aviation par l'établissement et la diffusion de pratiques opérationnelles et administratives innovatrices et anticipatives, et par la promotion de leur application par les services de sûreté, la direction des aéroports et les exploitants d'aéronefs.

5.2.2.2 Il convient d'établir un contrôle de la qualité et des politiques nationales de formation, afin de déterminer l'efficacité du NCASP et d'assurer la formation efficace des personnes chargées d'appliquer les mesures de contrôle de sûreté.

5.2.3 Organisation et personnel

5.2.3.1 Pour s'acquitter de ses responsabilités d'établir et de tenir à jour efficacement le NCASP de l'État, le service ou la section de sûreté de l'aviation devrait se tenir en liaison étroite avec les divers autres services ou sections de l'autorité compétente.

5.2.3.2 Sur le plan opérationnel, le service ou la section de sûreté de l'aviation devrait établir et maintenir des liens étroits avec d'autres organismes et services publics dont les activités touchent le NCASP, tels que les services d'application de la loi et de contrôle frontalier. Les responsabilités devraient être assumées conjointement pour

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

assurer un système national de supervision de la sûreté équilibré, mais il faut bien comprendre aussi que c'est à l'autorité compétente qu'incombe en dernier ressort la responsabilité de veiller à l'application efficace du NCASP.

5.2.3.3 L'effectif du service ou de la section de sûreté de l'aviation est déterminé par l'ampleur des opérations de l'État. Dans certaines administrations, les activités de la section peuvent être confiées à des fonctionnaires chargés d'autres fonctions, telles que la sécurité. Cette mutualisation entre sections de l'autorité compétente peut être économique et assurer un niveau élevé de sûreté, dans la mesure où il existe des normes appropriées et une supervision stricte des performances. Il faut prendre soin de veiller, par exemple, au recrutement d'employés compétents et à leur formation appropriée, et de les sensibiliser aux différences subtiles qui existent entre les deux domaines de spécialisation, dont les exigences peuvent parfois être conflictuelles. La possibilité d'un tel arrangement dépend avant tout des conditions locales, ainsi que de l'ampleur et de la portée de l'industrie aéronautique de l'État.

5.2.3.4 Le Chapitre 8 contient des éléments d'orientation sur le recrutement et la formation du personnel de sûreté de l'aviation.

5.2.4 Coopération entre administrations, services et autres organismes

5.2.4.1 Une des principales responsabilités de l'autorité compétente est de définir et d'attribuer les tâches et de coordonner les activités des diverses administrations, services et autres organismes chargés de mettre en œuvre les différents éléments du NCASP. D'autres administrations et services qui appuient les activités de l'autorité compétente et du NCASP comprennent notamment les affaires juridiques (par l'intermédiaire du ministère de la Justice), les affaires étrangères/extérieures, les services de police, les services postaux, les contrôles frontaliers, les douanes et l'immigration, les forces armées nationales et le service du renseignement.

5.2.4.2 Il arrive souvent que plusieurs organismes participent directement à l'exécution d'une fonction particulière de sûreté de l'aviation. Ainsi, la protection des aéroports, des aides et des services de navigation aérienne peut être confiée conjointement à l'autorité compétente, à la direction de l'aéroport et à l'autorité d'application de la loi.

5.2.4.3 Indépendamment de la division et/ou du chevauchement des fonctions de sûreté de l'aviation entre divers organismes, une seule autorité devrait assumer la responsabilité ultime de la mise en œuvre effective du NCASP, à savoir l'autorité compétente.

5.3 COMITÉ NATIONAL DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

5.3.1 Généralités

5.3.1.1 En raison du grand nombre d'administrations et de services gouvernementaux qui peuvent être appelés à mener des activités de sûreté de l'aviation à l'intérieur d'un État, il convient de faciliter une coordination continue entre les principaux acteurs. Cette coordination est réalisée dans le cadre d'un comité national de sûreté de l'aviation civile (NCASC) ou d'arrangements similaires.

5.3.1.2 Le NCASC devrait être un comité permanent se réunissant régulièrement et agissant sous l'autorité du gouvernement. Pour que ses décisions soient effectivement suivies d'effets, le NCASC devrait être composé de hauts fonctionnaires et de cadres supérieurs du secteur de l'aviation, ces derniers jouant le rôle de consultants du gouvernement. Le comité devrait idéalement se réunir au moins deux fois par année civile.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

5.3.1.3 La composition du NCASP devrait tenir compte des recommandations ci-après :

a) Les ministères ou organismes représentés au sein du comité devraient inclure, sans s'y limiter, l'autorité compétente, les forces et les services de sûreté, l'autorité responsable des fonctions de police, d'immigration, de douane et de contrôle frontalier, les fournisseurs de services ATS, les services postaux et les relations extérieures. Lorsque le NCASC doit examiner des questions liées aux mesures et procédures de prévention et à d'autres mesures connexes, la présidence devrait être confiée à un haut fonctionnaire de l'administration ou de l'organisme de l'État chargé de l'aviation civile, tandis que lorsqu'il s'agit d'examiner des plans conjoncturels et des mesures connexes en riposte à un incident, elle devrait être confiée à un haut fonctionnaire de l'administration ou de l'organisme d'État chargé de cette planification et de ces mesures.

b) Au minimum, la présidence du comité national de facilitation du transport aérien devrait être assurée par un membre du NCASC pour assurer la cohérence de l'application du programme et tenir compte des incidences possibles des mesures de sûreté sur les activités normales de l'aviation.

c) Le NCASC devrait aussi inviter à ses réunions, sur une base ad hoc et lorsqu'il le jugerait nécessaire, des personnes provenant d'administrations aéroportuaires, d'exploitants d'aéronefs et d'organisations de salariés, en particulier celles qui représentent les membres d'équipage, le personnel responsable des services ATS et le personnel des communications, pour pouvoir tirer parti, dans ses délibérations, de leurs connaissances techniques et de leur expérience de l'exploitation.

5.3.1.4 Le mandat qui pourrait être confié au NCASC est le suivant :

a) donner des avis sur les mesures de sûreté de l'aviation nécessaires pour riposter aux menaces contre l'aviation ;

b) surveiller en permanence l'application de ces mesures et recommander des modifications en réponse à de nouveaux renseignements sur la menace, à l'évolution des technologies et des techniques de sûreté de l'aviation, et à d'autres facteurs ;

c) assurer la coordination des mesures de sûreté de l'aviation entre administrations, services et autres organismes responsables de l'application du NCASP, en fonction de la forme et de la gravité des menaces ;

d) proposer de nouvelles politiques et de nouveaux règlements de sûreté de l'aviation ou des modifications à ceux qui existent déjà ;

e) promouvoir la prise en compte des aspects de sûreté dans la conception des aéroports ou l'extension des installations et services existants ;

f) examiner les recommandations des comités de sûreté d'aéroport (ASC) et d'autres comités compétents ;

g) envisager les moyens de coopérer avec les organisations internationales et d'autres États pour établir des normes minimales communes de sûreté de l'aviation qui renforceront la sûreté générale de l'aviation civile.

5.3.1.5 Le NCASC et l'ASC devraient viser un fonctionnement flexible, avec le consensus de tous les membres. Si cela se révèle impossible, le gouvernement aura à émettre des directives appuyées par une législation appropriée.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

5.3.1.6 Si la structure de l'État exclut la possibilité d'un NCASC efficace, d'autres mesures devraient être prises pour permettre aux principaux décideurs de partager des informations, de coordonner les activités, de veiller à la réalisation des objectifs et de coordonner l'établissement et la mise en œuvre des politiques de l'État dans ce domaine.

5.3.1.7 Les États devraient envisager de créer au sein du NCASC une commission technique chargée de rendre compte de la viabilité opérationnelle des nouveaux programmes et mesures

5.3.2 Organismes consultatifs nationaux de l'industrie de la sûreté de l'aviation

5.3.2.1 Chaque État devrait mettre sur pied un NCASC ou un organisme similaire, pour coordonner les activités de sûreté entre les ministères, services et autres organismes de l'État, les exploitants d'aéronefs et d'aéroports et autres parties intéressées ou participant à la mise en œuvre des divers éléments du NCASP.

5.3.2.2 Il convient de créer des NCASC pour coordonner la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 17 à l'échelle nationale, et pour s'assurer que le NCASP est conforme aux politiques de l'État concernant le niveau de menace.

5.3.2.3 Le NCASC n'étant pas chargé de consulter l'industrie dans le processus décisionnel en matière de sûreté et de formulation de textes législatifs, il convient d'établir un organisme consultatif de l'industrie sur la sûreté de l'aviation qui se réunira régulièrement, selon le modèle présenté au Supplément A de l'Appendice 5.

5.4 RESSOURCES ET AUTRES MOYENS

5.4.1 Puisque l'établissement d'un système complet de supervision de la sûreté est essentiel pour permettre à un État d'assurer l'application effective des SARP de l'Annexe 17 et des exigences nationales de sûreté de l'aviation, l'autorité compétente et les autres administrations responsables de la supervision de la sûreté doivent disposer de ressources humaines et financières suffisantes pour pouvoir s'acquitter efficacement de leurs obligations de supervision de la sûreté au nom de l'État, et pour assurer un fonctionnement quotidien efficace durant les périodes normales, aussi bien qu'en état d'alerte durant les périodes de menace accrue. Le personnel de soutien technique et non technique est également inclus dans les ressources.

5.4.2 L'autorité compétente devrait, pour sa part, veiller à ce que les services de sûreté de l'aviation aux aéroports qui servent l'aviation civile à l'intérieur de l'État disposent des ressources et des installations dont ils ont besoin, notamment sous la forme de locaux, de matériel de communication, de matériel de sûreté et de moyens de formation appropriés.

5.5 ÉVALUATION DES INCIDENCES

5.5.1 Généralités

5.5.1.1 Les présents éléments indicatifs visent à fournir aux États les outils nécessaires pour déterminer les incidences opérationnelles et/ou économiques de l'introduction de mesures de sûreté nouvelles et/ou modifiées dans leurs systèmes.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

5.5.1.2 Une évaluation des incidences est une analyse des effets positifs et négatifs de l'introduction de mesures d'atténuation nouvelles et/ou modifiées sur les systèmes aéronautiques existants et sur toutes les parties prenantes concernées qui jouent un rôle actif dans ces systèmes. Ces incidences peuvent toucher l'exploitation d'aéronefs et d'aéroports ainsi que la sûreté, la sécurité et la facilitation des passagers et des marchandises. Bien qu'elles soient essentiellement de nature opérationnelle et/ou économique, elles peuvent varier d'une entité à l'autre (par exemple les États, les aéroports, les exploitants d'aéronefs et les fournisseurs de services de sécurité). L'évaluation des incidences peut faire partie du processus réglementaire de l'État et être guidée par les lois et les politiques nationales.

5.5.1.3 Les États devraient procéder à une évaluation des incidences chaque fois qu'ils élaborent ou modifient des mesures de sûreté, de préférence avant de les mettre en œuvre, afin de déterminer correctement leurs effets, notamment sur l'exploitation quotidienne, les coûts, les performances du personnel et les résultats souhaités (par exemple, la capacité des mesures d'atténuer les risques liés à des menaces données, la circulation des passagers et l'expérience des passagers, le cas échéant). Les évaluations devraient être proportionnées et correspondre à la nature de ce qui est évalué.

5.5.1.4 Dans la plupart des cas, les évaluations des incidences devraient idéalement prendre en considération l'évolution de la situation au fil du temps ; elles peuvent cependant être inadéquates si des États ou des exploitants doivent agir rapidement pour combattre de nouvelles menaces urgentes. Dans de tels cas, les parties concernées devraient envisager de mener une évaluation des incidences plus brève et plus concise, surtout lorsque des décisions doivent être prises rapidement. En cas d'extrême urgence, des États peuvent décider d'appliquer immédiatement des mesures urgentes de sûreté afin de protéger l'aviation civile, avant de procéder à une évaluation des incidences en bonne et due forme.

5.5.1.5 Les États devraient aussi envisager de mener des évaluations des incidences lorsqu'ils atténuent la rigueur de mesures de sûreté.

5.5.2 Objectifs et avantages

5.5.2.1 Les évaluations des incidences peuvent apporter aux États des informations utiles pour mettre au point des mesures de renforcement de la sûreté de l'aviation civile à l'échelle mondiale, tout en élaborant un système et un cadre durables de sûreté de l'aviation, et en réalisant un équilibre acceptable entre les besoins en matière de sûreté et la facilitation. Ces études peuvent ainsi contribuer à l'adoption de mesures de sûreté basées sur les risques, axées sur les résultats, pratiques, et par-dessus tout, durables.

5.5.2.2 Pour pérenniser la sûreté de l'aviation, les États devraient veiller à ce que les ressources (p. ex. les ressources financières, le personnel/la main d'œuvre et les équipements en place ou nouveaux) nécessaires à la mise en œuvre de mesures nouvelles et/ou modifiées soient proportionnées aux résultats attendus. Cela signifie aussi que les résultats positifs découlant de l'adoption de mesures nouvelles et/ou modifiées ne devraient pas être dépassés par les incidences nuisibles dans d'autres domaines de l'aviation civile. Les évaluations des incidences peuvent ainsi promouvoir davantage la durabilité des systèmes aéronautiques en garantissant que les mesures de sûreté soient proportionnelles à la menace qu'elles tentent de contrer, sans incidences néfastes sur d'autres domaines ou mesures en place. En effet, des mesures qui accaparent une quantité disproportionnée de ressources risquent d'imposer une trop forte pression sur les systèmes et sont rarement durables à moyen et à long terme.

Processus de consultation

5.5.2.3 Pour procéder à une évaluation des incidences, les États devraient entreprendre un processus de consultation avec toutes les parties prenantes concernées. Un tel processus permettra aux États :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) de faciliter le dialogue entre toutes les parties intéressées ;

b) de déterminer l'état actuel de leurs systèmes de sûreté de l'aviation ;

c) de prévoir les éventuels problèmes et les incidences néfastes pouvant résulter de la mise en œuvre de mesures nouvelles et/ou modifiées (du point de vue de la sûreté, aussi bien que sur le plan opérationnel et économique).

5.5.2.4 En consultant les parties prenantes dès le début de l'élaboration de mesures de sûreté nouvelles et/ou modifiées, les États devraient atteindre un meilleur niveau de compréhension de leur part et bénéficier ainsi d'une plus grande acceptation et d'un appui plus soutenu, ce qui favorise une plus grande durabilité. En outre, le fait de réaliser des évaluations des incidences et d'en rendre compte permet aux États d'accroître leur transparence envers les parties prenantes et d'établir une documentation historique qui servira de base à l'élaboration future de mesures de sûreté nouvelles et/ou modifiées. Certaines de ces mesures peuvent être introduites pour une durée déterminée.

Évaluation des incidences et évaluation des risques

5.5.2.5 Les évaluations des risques sont essentielles pour déterminer les mesures d'atténuation destinées à contrer la menace visant l'aviation civile.

5.5.2.6 Si les évaluations des risques sont considérées comme l'étape initiale du processus d'élaboration de politiques (aussi appelé « processus de réglementation » ou « processus de prise de décision » dans certaines régions), les évaluations des incidences sont plutôt un outil complémentaire aux évaluations des risques, dans le cadre élargi du cycle d'élaboration de politiques, comme le montre la Figure 5-1. Ces évaluations peuvent ainsi aider les États et d'autres parties prenantes concernées à choisir les mesures d'atténuation appropriées. Aucun processus d'élaboration de politiques ne devrait être considéré comme terminé avant l'achèvement de l'évaluation des incidences.

5.5.2.7 Les États devraient veiller à ce que les évaluations des risques et les évaluations des incidences soient clairement définies dans les NCASP pour éviter toute confusion possible quant à leurs objectifs, leurs méthodes et leur complémentarité.

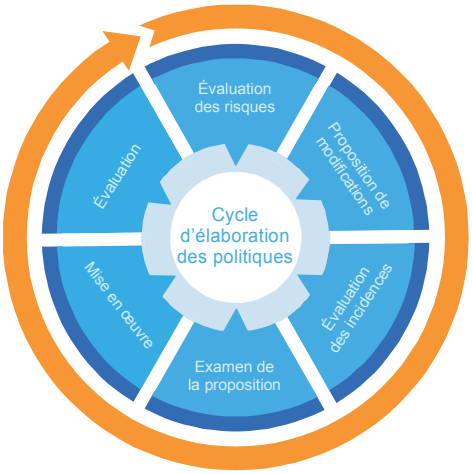


Figure 5-1. L'évaluation des incidences dans le cycle d'élaboration de politiques

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

5.5.2.8 Le Chapitre 9 et l'État OACI du contexte de risques à l'échelle mondiale (RCS) contiennent de plus amples informations sur les méthodes d'évaluation de la menace et des risques.

5.5.3 Processus d'évaluation des incidences

5.5.3.1 Les évaluations des incidences peuvent être menées à deux niveaux différents, comme suit :

a) niveau primaire : les autorités compétentes procèdent à l'évaluation des incidences avant ou durant le processus de règlementation (qu'il s'agisse de la création de nouvelles règles ou de la révision de règles existantes). C'est à ce niveau qu'une série de mesures éventuelles est établie aux fins de mise en œuvre par les exploitants visés, conformément à l'environnement opérationnel national et/ou à l'évaluation des risques ;

b) niveau secondaire : les entités d'exploitation (p. ex. exploitants d'aéronefs et aéroports) peuvent procéder à des évaluations des incidences lorsqu'ils doivent prendre une décision à la suite de nouvelles exigences internationales, nationales ou locales, ou encore lorsqu'ils mettent en œuvre des mesures de sûreté nouvelles et/ou modifiées. Par exemple, une évaluation des incidences est recommandée avant l'acquisition de nouveaux équipements, la modernisation d'équipements existants ou la mise en œuvre de mesures choisies parmi une série de mesures de sûreté imprévisibles possibles.

Parties prenantes

5.5.3.2 Les États devraient faire participer à l'évaluation des incidences toutes les parties prenantes concernées aussitôt que possible, dans le cadre d'une consultation, incluant notamment les parties suivantes :

a) entités chargées de la mise en œuvre ;

b) entités pouvant d'être touchées par la mise en œuvre (p. ex. les exploitants d'aéronefs, lorsque l'introduction de mesures de sûreté nouvelles et/ou modifiées entrave la circulation des passagers aux points de correspondance, ce qui peut affecter le délai de correspondance minimal) ;

c) d'autres institutions gouvernementales compétentes (p. ex. la sécurité aérienne, les fournisseurs de services ATS, les organismes chargés de la protection des données, de la santé et de la sécurité) ; et/ou

d) d'autres États pouvant être touchés par ces mesures.

5.5.3.3 Le processus de consultation devrait être suffisamment souple pour permettre aux États de choisir la méthode de coopération la mieux adaptée selon le degré de participation de chaque partie prenante ou les répercussions éventuelles des mesures de sûreté nouvelles et/ou modifiées. Par exemple, les États peuvent tenir des réunions collectives ou individuelles entre les décideurs et les parties prenantes concernées, ou simplement faire remplir par ces dernières un questionnaire conçu pour aider les États dans leur processus décisionnel. Le processus de consultation pourrait aussi mettre à contribution les voyageurs et le grand public, dans le cadre des activités courantes des États, ou de manière ponctuelle, le cas échéant. Le type de consultation peut dépendre de l'ampleur et de la portée des mesures de sûreté nouvelles et/ou modifiées qui sont proposées.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Structure

5.5.3.4 L'introduction et/ou la modification de mesures dans les systèmes de sûreté de l'aviation ou le retrait de mesures existantes peut affecter une multitude de domaines et de disciplines. Les évaluations des incidences devraient donc analyser les changements dans tous les domaines pertinents, notamment les suivants, sans s'y limiter :

a) l'efficacité (par exemple, la valeur sur le plan de la sûreté d'une proposition d'atténuation de risques) ;

b) les considérations internationales et en matière de communication (par exemple, les médias, le public, les accords multilatéraux et le commerce international) ;

c) les considérations économiques au sens large (par exemple, le commerce, l'emploi, les finances et les relations industrielles) ;

d) l'exploitation (par exemple, l'efficacité, le débit, les équipements et infrastructures, les exigences en matière de personnel et de formation) ;

e) la facilitation (par exemple, les préoccupations liées à la confidentialité, l'expérience des passagers, le contrôle frontalier) ;

f) les systèmes de sûreté de l'aviation en place (par exemple, les organismes interconnectés, les responsabilités partagées et les accords bilatéraux/multilatéraux) ;

g) la technologie (par exemple, les normes de détection, le matériel, les logiciels, la disponibilité, la résolution des alarmes et la maintenance) ;

h) la santé et la sécurité (par exemple, la manutention de marchandises dangereuses) ;

i) l'environnement (par exemple, l'élimination d'articles interdits) ;

j) les coûts (par exemple, les acquisitions, le recrutement, la mise en œuvre et les redevances de sûreté).

5.5.3.5 La liste des domaines ci-dessus, loin d'être exhaustive, est soumise pour examen. Les États devraient déterminer les domaines à évaluer en fonction de l'environnement d'exploitation et des circonstances nationales ou locales. D'autres orientations relatives aux domaines d'évaluation des incidences figurent dans le Supplément B à l'Appendice 5.

5.5.4 Méthodologie des évaluations des incidences

5.5.4.1 Les États devraient suivre une méthode transparente établie pour l'exécution des évaluations des incidences et donner aux parties prenantes des orientations appropriées leur permettant de procéder à leurs propres évaluations, s'il y a lieu. Cette méthode devrait inclure les étapes suivantes :

a) détermination des options à évaluer (résultant de l'évaluation des risques) ;

b) évaluation documentaire (évaluation théorique des incidences) et/ou essais opérationnels (évaluation pratique des incidences), selon le cas ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) mesures des incidences ;

d) évaluation des résultats ;

e) processus décisionnel (mesures possibles).

Évaluation théorique

5.5.4.2 Les évaluations théoriques consistent à recueillir des informations pertinentes disponibles sur l'introduction de mesures nouvelles et/ou modifiées dans les systèmes de sûreté. Ces activités prennent généralement la forme de questionnaires et donnent aux États une vue générale des incidences possibles, des domaines à examiner et du degré de participation des parties prenantes. Elles permettent également aux États d'évaluer les différences théoriques des incidences des mesures de sûreté proposées (c'est-à-dire lorsque diverses options sont envisagées). Le Supplément C à l'Appendice 5 contient un modèle d'évaluation théorique.

Essais opérationnels

5.5.4.3 Les évaluations théoriques donnent aux États et aux exploitants des informations précieuses pour leur processus décisionnel ; elles doivent cependant être complétées, dans la mesure du possible, par une évaluation pratique sous forme d'essais opérationnels. Il faudrait, par exemple, mener des essais opérationnels si de nouveaux matériels doivent être acquis.

5.5.4.4 Les essais opérationnels peuvent fournir d'autres informations sur des domaines ou des éléments critiques identifiés durant les évaluations théoriques, et permettre la collecte de données pertinentes, ainsi que la consignation d'indicateurs clés de performance (KPI). L'Appendice 20 contient des orientations supplémentaires sur la mise en place et l'organisation de projets pilotes ou d'essais opérationnels, ainsi que des informations sur les KPI.

Mesure des incidences

5.5.4.5 L'analyse des résultats des évaluations théoriques et des essais opérationnels peut présenter des difficultés en raison de la nature qualitative plutôt que quantitative des effets dans certains domaines. Ceux qui réalisent les évaluations des incidences devraient donc prendre en considération les domaines ou éléments d'évaluation qui peuvent reposer sur des données et ceux qui ne peuvent être évalués qu'en fonction d'informations descriptives. Il est tout aussi important de reconnaître les écarts constatés et d'en tenir compte que d'y remédier. Les KPI devraient donc être définis, dans la mesure du possible, selon les domaines et les éléments évalués.

5.5.4.6 Définir les KPI peut être une tâche complexe, selon les domaines et éléments évalués. Dans certains cas, les résultats d'une évaluation peuvent être quantifiés si des outils et des mécanismes de mesure sont utilisés, par exemple pour la mesure des débits. Dans d'autres cas, comme par exemple la mesure de la satisfaction des passagers, une méthode de mesure plus subtile peut s'avérer nécessaire, combinant éventuellement la collecte et l'analyse de données quantitatives et qualitatives.

5.5.4.7 Dans la conception d'une évaluation des incidences, les États devraient définir d'emblée les domaines dans lesquels des outils de mesure quantitatifs ou qualitatifs sont nécessaires et disponibles. Ils devraient aussi déterminer les domaines pour lesquels une analyse quantitative n'est pas actuellement possible (par exemple, l'introduction de certaines mesures dans l'aéroport A peut avoir, sur l'aéroport B ou sur d'autres parties prenantes, des incidences qui ne peuvent pas être évaluées numériquement en raison de leur interconnectivité et de leur complexité).

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Souvent, une combinaison de données qualitatives et quantitatives est nécessaire pour obtenir un résultat objectif quant à l'efficacité ou non d'une mesure de sûreté.

Évaluation des résultats

5.5.4.8 Une fois l'évaluation des incidences achevée, il convient d'en analyser les résultats avant d'effectuer un changement de réglementation ou de mettre en œuvre des mesures nouvelles et/ou modifiées. Les États devraient analyser davantage les résultats des évaluations des incidences en veillant à tenir compte des critères suivants :

a) *L'efficacité en matière de sûreté par rapport à l'évaluation des risques de l'État.* Les mesures proposées sont-elles censées être efficaces par rapport aux risques évalués ? L'introduction des mesures proposées va-t-elle entraver de façon indue la circulation des passagers tout en n'apportant qu'un avantage supplémentaire minime en matière de sûreté ?

b) *Proportionnalité*. Les mesures proposées sont-elles comparables à des mesures similaires mises en œuvre dans le système actuel de sûreté de l'aviation ? Si non, pourquoi ? Les mesures proposées entraîneront-elles une altération et un manque de durabilité du système de sûreté ? La mesure est-elle destinée à n'être appliquée que pour une durée définie ?

c) *Niveau et type d'action approprié.* La menace nécessite-elle une réglementation internationale/ régionale, ou des mesures nationales/locales suffisent-elles ? Les mesures proposées sont-elles de niveau assez élevé pour changer les règlements ou peuvent-elles être traitées et mises en œuvre par d'autres moyens (par exemple, par la formation) ? Les exigences de confidentialité ont-elles été soigneusement examinées ? Les mesures proposées nécessitent-elles des changements aux règlements ou à la législation ?

d) *Cohérence avec d'autres exigences*. Les mesures proposées ont-elles une incidence sur d'autres exigences de l'aviation civile (par exemple, les marchandises dangereuses) et, si oui, y a-t-il un chevauchement, un écart ou un conflit ?

e) *Faisabilité et durabilité.* Les mesures proposées peuvent-elles être appliquées par l'industrie ? Les mesures proposées peuvent-elles être réglementées et peut-on en assurer l'application de façon efficace ? La mise en œuvre des mesures est-elle durable ? D'autres options offrant les mêmes résultats visés ont-elles été définies ?

Prise de décision finale

5.5.4.9 Les projets de modification de règlements et/ou les propositions de mise en œuvre de mesures de sûreté nouvelles et/ou modifiées ne devraient être mis à exécution qu'après une analyse approfondie des résultats des évaluations des incidences, comme il est expliqué en détail plus haut.

5.5.4.10 En fonction de ces résultats, les options suivantes, isolément ou en combinaison, sont envisageables :

a) conserver les mesures existantes (statu quo) ;

b) introduire ou renforcer des mesures non réglementaires (par exemple, des éléments indicatifs, un programme de formation mis à jour et des campagnes de sensibilisation) ; et/ou

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) réglementer et/ou mettre en œuvre les options suivantes :

1) modifier des mesures existantes ;

2) créer une nouvelle règle permettant la mise en œuvre de mesures nouvelles et/ou modifiées ;

3) créer une nouvelle règle permettant plusieurs options pour la mise en œuvre de mesures nouvelles et/ou modifiées ;

4) remplacer une ancienne règle par une nouvelle (une règle est supprimée, une autre est instaurée) ; et/ou

5) réduire le niveau des mesures de sûreté en place en présence d'un environnement de menace atténué.

5.5.4.11 L'introduction de mesures de sûreté de l'aviation nouvelles et/ou modifiées peut perturber partiellement ou complètement les systèmes de sûreté. Les États devraient donc envisager d'établir un plan de mise en œuvre, s'il y a lieu. Ce plan peut prévoir une période de transition (introduction ou élimination progressive). Quand le niveau de menace est élevé par exemple, certaines mesures peuvent être introduites avec une clause stipulant une révision à une date ultérieure ou lorsque le niveau de menace baisse, afin de déterminer si elles sont encore adaptées à la situation.

5.5.5 Autres considérations

Les États devraient tenir compte des informations découlant de l'évaluation des incidences lorsqu'ils déterminent les mesures appropriées à mettre en œuvre. Ils devraient surveiller de façon continue l'efficacité des mesures, une fois celles-ci mises en œuvre.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Chapitre 6

PROGRAMME NATIONAL DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

6.1 APERÇU ET CONTENU

6.1.1 Généralités

6.1.1.1 Chaque État devrait établir et mettre en œuvre un NCASP, avec pour objectif de protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite au moyen de règlements, de pratiques et de procédures. Les parties pertinentes du programme seront mises à la disposition de tous les aéroports, exploitants d'aéronefs et autres organismes qui ont un rôle à jouer dans la sûreté de l'aviation. L'Appendice 1 contient un modèle de NCASP.

6.1.1.2 Le NCASP constitue un plan directeur pour la formulation et la mise en œuvre d'un système de sûreté de l'aviation civile. Il faudrait donc dégager des ressources suffisantes pour assurer une efficacité optimale de son application, notamment en ce qui concerne le matériel, les systèmes, la conception et la configuration de la sûreté des aéroports.

6.1.1.3 Chaque NCASP est unique. Il peut être présenté dans un document énonçant les exigences et les procédures de sûreté de l'aviation en vigueur, ou être réparti entre plusieurs documents, dont chacun contiendrait des exigences et des procédures relevant de divers lois, règlements et programmes nationaux. Si le programme figure dans plusieurs documents, les États devraient établir un système, tel qu'un tableau de renvois, pour faciliter la consultation de tous documents pertinents et permettre de trouver facilement les sections et les politiques pertinentes du NCASP. Indépendamment du format, chaque NCASP doit tenir compte des amendements récents de l'Annexe 17 — *Sûreté* et des autres Annexes pertinentes, afin de réagir à toute menace accrue contre la sûreté.

6.1.1.4 Un NCASP devrait inclure en appendice des documents de sûreté d'appui, tels qu'un NQCP, un NCASTP, des plans conjoncturels nationaux, des ASP internationaux, ainsi que des programmes de sûreté des exploitants d'aéronefs. Cette méthode a pour avantage de permettre la diffusion du NCASP à un public plus vaste, sans y joindre les appendices plus confidentiels. L'Appendice 1 contient des éléments d'orientation sur la section des appendices d'un NCASP.

Autres Annexes

6.1.1.5 D'autres Annexes à la Convention de Chicago ont aussi une incidence sur la politique de sûreté de l'aviation d'un État et elles doivent donc être mentionnées dans le NCASP, en particulier les suivantes :

a) l'Annexe 2 — *Règles de l'air*, décrit les procédures de communication avec les services ATS que doit suivre un aéronef victime d'un acte d'intervention illicite ;

b) l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, Partie 1 — *Aviation de transport commercial international — Avions,* stipule que la porte de la cabine de l'équipage de conduite doit pouvoir être verrouillée de l'intérieur ; elle contient une liste de vérification à conserver à bord de l'avion pour les procédures de fouille à la recherche d'une bombe et elle établit les exigences de formation des membres d'équipage en matière de sûreté ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs,* indique les facteurs à considérer dans la conception des aéronefs afin de prévenir la dissimulation d'armes, d'explosifs ou d'autres objets dangereux à bord et de minimiser l'impact d'une bombe sur la structure d'un aéronef ;

d) l'Annexe 9 — *Facilitation,* traite de la normalisation des documents de voyage et de la rationalisation des systèmes et des formalités de congé des passagers et de dédouanement des marchandises aux frontières ;

e) l'Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques,* Volume IV — *Systèmes de surveillance et anti-collision,* couvre les codes de réponse ;

f) l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne,* décrit les services ATS à fournir à tout aéronef dont il est connu ou soupçonné qu'il fait l'objet d'un acte d'intervention illicite ;

g) l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation,* stipule que les États intéressés doivent être avertis immédiatement s'il est déterminé à l'issue d'une enquête qu'un aéronef a été ou a pu être victime d'un acte d'intervention illicite ;

h) l'Annexe 14 — *Aérodromes*, Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes,* porte sur les aires de stationnement d'aéronefs isolées et sur la planification d'urgence d'aérodrome ;

i) l'Annexe 18 — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses,* couvre le transport des matières et des marchandises dangereuses.

Responsabilités

6.1.1.6 En raison des différences entre les législations, les usages et les structures organisationnelles des administrations publiques et des organismes responsables des divers aspects de la sûreté de l'aviation civile, il est difficile de donner des indications précises sur la répartition des responsabilités entre l'État, les autorités aéroportuaires, les exploitants d'aéronefs et d'autres organismes chargés d'assurer la sûreté et la sécurité du transport aérien. Il importe donc que ces responsabilités soient bien définies par chaque État dans ses règlements nationaux et dans le NCASP.

6.1.1.7 Les règlements nationaux devraient indiquer clairement les organisations ou organismes qui seront chargés des diverses fonctions prescrites. En raison du partage inévitable des responsabilités concernant la sûreté de l'aviation, un programme de sûreté efficace doit décrire clairement et sans ambiguïté les responsabilités de chacun de ces organismes. Ces derniers sont : l'autorité compétente, les exploitants et les locataires des aéroports, les exploitants d'aéronefs, les services d'application de la loi, les forces armées nationales, les services de contrôle frontalier et les fournisseurs de services ATS. Des responsabilités spécifiques couvriraient par exemple l'obligation pour les exploitants d'aéroports et d'aéronefs d'établir et de faire approuver des programmes de sûreté et des programmes de formation à la sûreté.

6.1.2 Mesures préventives

6.1.2.1 Le NCASP devrait tenir compte des exigences réglementaires pour des mesures de sûreté préventives applicables aux aéronefs, aux aéroports, aux installations et services de la circulation aérienne, aux passagers, aux bagages, au fret, à la poste, ainsi qu'aux provisions et fournitures de restauration.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

6.1.2.2 Le NCASP devrait essentiellement établir des objectifs de performance à atteindre par des mesures préventives, plutôt que décrire des procédures ou des mesures particulières.

6.1.2.3 Les États devraient, dans la mesure du possible, donner à leurs mesures de sûreté un caractère aléatoire et imprévisible. L'aspect imprévisible des mesures de sûreté renforce leur effet de dissuasion.

6.1.3 Gestion de crise et riposte aux actes d'intervention illicite

6.1.3.1 Le NCASP doit aussi décrire les mesures à prendre pour riposter aux actes d'intervention illicite. Des responsabilités et/ou des fonctions bien définies seront confiées aux organismes gouvernementaux, aux services d'application de la loi, aux forces armées, aux fournisseurs de services ATS, aux exploitants d'aéronefs, à la direction et aux locataires des aéroports. Ces mesures incluraient notamment l'établissement de plans conjoncturels, la diffusion d'instructions au personnel, la mise en place de systèmes de communications et l'organisation d'une formation sur la manière de riposter à un acte d'intervention illicite.

6.1.3.2 Le Chapitre 17 contient des éléments d'orientation sur la gestion de crise et la riposte à des actes d'intervention illicite.

6.1.4 Coordination et communication

6.1.4.1 Le NCASP devrait contenir des dispositions sur la coordination et la communication à l'intérieur du système de sûreté de l'aviation civile de l'État, incluant l'établissement d'un NCASC selon les indications du Chapitre 5.

6.1.4.2 Un ASC devra aussi être établi à chaque aéroport civil pour aider le chef de la sûreté de l'aéroport à coordonner la mise en œuvre des contrôles et des procédures de sûreté prescrits dans le NCASP et les ASP.

6.1.4.3 Le NCASP devrait aussi refléter la politique et les procédures de sûreté de l'aviation de l'État, en ce qui concerne le traitement des médias d'information et la communication coopérative avec d'autres États et avec l'OACI, notamment le partage de renseignements sur les menaces.

6.1.5 Programmes de formation et de contrôle de la qualité

6.1.5.1 Les normes et critères applicables à la sélection et à la formation du personnel chargé des fonctions de sûreté dans l'ensemble du secteur de l'aviation, notamment le personnel de sûreté agissant au nom de l'autorité compétente, devraient être définies dans le NCASP et décrites en détail dans le NCASTP. Il convient aussi de mettre en place un système de certification des instructeurs conformément au NCASP.

6.1.5.2 Le Chapitre 8 contient des éléments d'orientation sur le NCASTP.

6.1.5.3 Le NCASP doit aussi prévoir l'établissement d'un NQCP, afin de déterminer la conformité aux règlements et de valider l'efficacité du NCASP et, en particulier, de confirmer si les personnes chargées des contrôles de sûreté ont les compétences requises, ont reçu une formation appropriée et ont été correctement certifiées.

6.1.5.4 Le Chapitre 7 contient des éléments d'orientation sur le NQCP.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

6.1.6 Efficacité du programme

Les activités décrites ci-après sont indispensables au maintien de l'efficacité du programme :

a) Contrôle de la qualité. Il convient de procéder à des audits d'assurance de la qualité et à des inspections pour relever les cas de non-conformité aux règlements et pour évaluer le système de sûreté dans son ensemble. Dans le cadre du contrôle de la qualité, il faudrait procéder à des enquêtes, des tests et des exercices pour détecter les carences et les faiblesses dans les procédures d'exploitation, le matériel, les installations et services et le personnel, de façon à prendre des mesures correctrices en temps opportun.

b) Modification du programme. Le programme de sûreté de l'aviation d'un État, d'un exploitant d'aéroports ou d'aéronefs, d'un fournisseur de services ATS, d'un agent agréé ou de tout autre organisme compétent, doit périodiquement faire l'objet d'ajustements mineurs et aussi, de temps à autre, de modifications majeures. Ces changements résultent normalement d'évaluations de la menace, d'enquêtes ou d'inspections. Il peut arriver aussi que des ajustements soient rendus nécessaires par de nouvelles constructions, des modifications dans l'exploitation des aéronefs ou des aéroports et d'autres activités, afin de préserver l'efficacité du programme. D'autres États ayant peut-être adopté des dispositions permanentes particulières concernant les vols à destination d'un État qui procède à l'établissement d'un NCASP ou à son amendement, il faut parfois faciliter l'adaptation de ces spécifications aux modifications du programme, sous réserve que lesdites spécifications ne soient pas incompatibles avec la politique de l'État. Des modifications peuvent aussi découler d'une enquête sur un incident et de l'analyse des résultats. Le recours systématique à divers mécanismes de contrôle de la qualité et à divers outils d'évaluation des performances devrait faire ressortir les points forts et les faiblesses d'un NCASP, tandis que des ajustements mineurs fréquents permettent de répondre continuellement aux nouveaux besoins ou aux lacunes de sûreté, réduisant ainsi la nécessité de révisions en profondeur du programme et de ses procédures.

c) Évaluation, installation et entretien des systèmes et dispositifs de sûreté. Les systèmes et dispositifs de sûreté devraient être conçus, installés et entretenus de manière à assurer une efficacité maximale. Un calendrier d'entretien préventif devrait être établi et respecté pour assurer une plus grande efficacité de l'exploitation à un coût minimal. Les activités d'entretien requises constatées durant les enquêtes, les inspections et les tests de sûreté seront entreprises sans délais. Il en est de même en ce qui concerne le personnel de sûreté, et des programmes de formation périodique et d'apprentissage permanent seront inclus dans le NCASTP.

d) Diffusion de l'information. La communication des parties pertinentes du NCASP et/ou des informations ou directives pertinentes à toutes les organisations participant à l'exécution du programme est cruciale pour assurer l'efficacité du programme et elle est importante aussi pour assurer une compréhension parfaite des dispositions nationales en matière de sûreté de l'aviation.

6.1.7 Financement du programme de sûreté de l'aviation

6.1.7.1 Les États ont la responsabilité d'assurer la mise en œuvre de leurs NCASP et de toutes les normes de l'Annexe 17, ainsi que celle des SARP relatives à la sûreté qui figurent dans d'autres Annexes à la Convention de Chicago, et ils ne devraient pas y manquer en raison des coûts prévus ou réels du programme.

6.1.7.2 Des éléments d'orientation sur ce sujet figurent dans la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082). Le texte ci-après est extrait de la Section II de ce document :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Redevances de sûreté

7. Il incombe aux États d'assurer la mise en œuvre de mesures de sûreté adéquates aux aéroports, conformément aux dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté,* à la *Convention relative à l'aviation civile internationale.* Ils peuvent déléguer la tâche d'assurer certaines fonctions de sûreté à des organismes tels que les entités aéroportuaires, les exploitants d'aéronefs ou la police locale. Les États peuvent déterminer dans quelles circonstances et dans quelle mesure les coûts afférents à la mise en œuvre des installations et services de sûreté devraient être pris en charge par l'État, les entités aéroportuaires ou d'autres organismes responsables. En ce qui a trait au recouvrement des coûts des mesures de sûreté auprès des usagers, les principes généraux ci-après devraient être appliqués :

i) Il devrait y avoir des consultations avant que les coûts de toute mesure de sûreté soient imputés aux aéroports, aux exploitants d'aéronefs ou à d'autres entités.

ii) Les entités concernées peuvent recouvrer les coûts des mesures de sûreté auprès des usagers de manière juste et équitable, après consultation.

iii) Toutes redevances pour le coût, ou tous transferts du coût de mesures de sûreté à des fournisseurs, exploitants d'aéronefs et/ou utilisateurs finals devraient être liés directement au coût de la fourniture de ces services de sûreté et devraient viser à ne recouvrer que les coûts correspondants.

iv) L'aviation civile ne devrait pas avoir à payer les coûts de fonctions de sûreté plus générales de sûreté assurées par les États, telles que les activités générales de police, de renseignement et de sûreté nationale.

v) Il ne devrait pas y avoir de discrimination entre les diverses catégories d'usagers dans les redevances qui leur sont imposées pour le niveau de sûreté assuré. Les coûts additionnels résultant des services de sûreté supplémentaires mis en œuvre habituellement à la demande de certains usagers peuvent aussi être facturés à ces usagers.

vi) Quand les coûts des mesures de sûreté aux aéroports sont recouvrés au moyen de redevances, la méthode utilisée devrait être choisie librement, mais les redevances devraient être fondées soit sur le nombre de passagers, soit sur le poids de l'aéronef, soit sur une combinaison de ces deux éléments. Les coûts des mesures de sûreté imputables aux locataires des aéroports peuvent être recouvrés dans les loyers ou au moyen d'autres redevances.

vii) Les redevances de sûreté peuvent être recouvrées par addition à d'autres redevances déjà existantes ou sous la forme de redevances distinctes, et doivent faire l'objet d'une identification distincte des coûts et d'une explication appropriée.

6.2 CYCLE DE PLANIFICATION ET GRANDES LIGNES DU MODÈLE DE NCASP

6.2.1 Cycle de planification de la sûreté

6.2.1.1 L'exécution des diverses fonctions et l'attribution des responsabilités à prendre en compte dans la planification de l'établissement du NCASP, ainsi que des programmes respectifs de chaque aéroport et de chaque exploitant d'aéronefs, constituent un processus continu. C'est pourquoi il convient d'envisager la planification de la sûreté de l'aviation comme une procédure cyclique.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

6.2.1.2 Le cycle de planification du NCASP d'un État et, plus particulièrement, des mesures et procédures de sûreté requises à chaque aéroport et pour chaque exploitant d'aéronefs, devrait être fondé sur les éléments ci-après :

a) l'Annexe 17 et ses amendements ;

b) les législations et règlements nationaux ;

c) la révision du programme en fonction de l'évolution des circonstances ou de l'expérience acquise ;

d) la reconnaissance de la nécessité de ressources et de formation suffisantes ;

e) la détermination précise de la vulnérabilité de chaque exploitant d'aéroports et d'aéronefs au moyen d'enquêtes et d'inspections de sûreté, ainsi que de l'évaluation de la menace selon les renseignements du moment ;

f) un programme de sûreté écrit établi pour chacune des parties suivantes : exploitants d'aéroports et d'aéronefs, entreprises de restauration, fournisseurs de provisions et de fournitures et fournisseurs de services ATS, qui tienne compte des caractéristiques environnementales et opérationnelles, des effectifs, de l'équipement, de la formation et de l'entraînement. L'utilisation des ressources disponibles permet non seulement de réduire le coût des mesures de sûreté, mais aussi de souligner à tous ceux qui participent aux activités de sûreté que l'efficacité du programme de sûreté dépend de tout un chacun ;

g) la planification de la conception et de l'installation des matériels et dispositifs de sûreté aux aéroports ;

h) l'examen et la mise à l'épreuve constante du programme pour s'assurer qu'il reste performant.

6.2.2 Grandes lignes du modèle de NCASP

6.2.2.1 Le NCASP type présenté à l'Appendice 1 peut servir de modèle à l'élaboration d'un NCASP ; il est conçu pour permettre aux États de décrire leurs méthodes d'application des SARP de l'Annexe 17 et des parties pertinentes d'autres Annexes.

6.2.2.2 En raison de sa simplicité, le modèle de NCASP nécessite l'inclusion de directives de politique nationale plutôt que des détails opérationnels spécifiques. Des renseignements détaillés sur l'application de la politique nationale figurent dans d'autres documents, tels qu'un ASP ou le programme de sûreté d'un exploitant aérien ou des plans conjoncturels, et devraient être inclus en appendice au NCASP.

6.2.2.3 Le NCASP devra tenir compte de l'accord type sur la sûreté de l'aviation pour la coopération bilatérale ou régionale et inclure dans tous les accords bilatéraux de transport aérien une clause relative à la sûreté de l'aviation ; il devrait au minimum prévoir :

a) une législation-cadre et des règlements appropriés qui autorisent l'autorité compétente à assumer des responsabilités de politique et de planification de la sûreté de l'aviation, notamment des dispositions permettant à l'autorité compétente de superviser l'inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine, d'autres mesures de sûreté au sol et en vol, ainsi que toutes autres mesures ou procédures de sûreté spéciales ou supplémentaires prises par une autorité aéroportuaire, un exploitant d'aéronefs ou autre organisme compétent pour confirmer que l'État s'acquitte effectivement de ses responsabilités au titre de l'Annexe 17 ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) une coopération étroite entre les nombreuses organisations différentes participant à la mise en œuvre efficace du programme. Ces organisations comprendraient : l'autorité compétente, les administrations aéroportuaires, les exploitants d'aéronefs, les organismes d'application de la loi, les services de sûreté, les autorités de contrôle frontalier (douanes et immigration), les fournisseurs de services postaux, l'industrie privée et les entreprises assurant des activités sur les terrains des aéroports ou locataires des aéroports ;

c) des responsabilités clairement établies pour chaque segment du programme, au niveau national et au niveau de chaque installation aéroportuaire, pour en faciliter la compréhension par tous les intéressés ;

d) une procédure pour assurer que le gouvernement et l'industrie aéronautique soient informés comme il convient et de manière continue du niveau de sûreté requis pour protéger l'aviation civile internationale contre la menace du moment ;

e) le partage de renseignements sur les menaces et la coopération entre États ; l'évaluation des informations fournies par les services du renseignement et les analyses de la menace ; le partage et la diffusion des renseignements sur les actes d'intervention illicite et les aspects techniques connexes avec les organisations internationales et les États intéressés, afin d'assurer l'application de normes de protection uniformes ;

f) des ressources suffisantes et une formation appropriée du personnel ;

g) la supervision continue de l'exécution du programme et de l'application des règlements ;

h) les ripostes aux menaces et aux incidents ;

i) l'examen du programme et l'évaluation de son efficacité ;

j) la préparation de rapports sur les incidents et des renseignements connexes aux fins de communication à l'OACI ;

k) l'obligation d'incorporer des dispositifs de sûreté dans la conception de nouveaux aéroports ou l'expansion d'installations existantes.

6.2.2.4 La mise en œuvre du NCASP peut varier énormément d'un pays à l'autre, en raison surtout de la nécessité de tenir compte des lois, coutumes et pratiques nationales.

6.2.2.5 En concevant et en mettant à jour son NCASP, l'État ne devrait pas perdre de vue que ce programme doit pouvoir être mis en œuvre dans la limite des ressources de l'État, des exploitants d'aéroports et des exploitants d'aéronefs et qu'il doit :

a) permettre à l'autorité compétente d'assurer une supervision continue sans perturber indûment la direction ou le contrôle au niveau local et, ce faisant, d'éviter que le système soit établi et appliqué avec une précision et une rigidité telles que l'efficacité de l'exploitation du transport aérien civil soit gravement compromise ou que les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs ne puissent plus s'acquitter de leurs responsabilités normales en matière de sûreté et de sécurité ;

b) assurer l'usage optimal de toutes les ressources disponibles ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) maintenir des rapports harmonieux entre l'autorité compétente, les exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs et les services de sûreté ;

d) adopter une méthode coordonnée d'établissement, de maintien et de modernisation des normes, des pratiques, des mesures, des procédures, des systèmes et des dispositifs de sûreté ;

e) assurer le suivi des renseignements et des informations de sûreté et mettre en place des moyens d'analyse de ces données pour en déterminer les incidences sur l'aviation civile et la nécessité de modifications correspondantes du programme.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Chapitre 7

CONTRÔLE DE LA QUALITÉ

7.1 INTRODUCTION

7.1.1 Un contrôle efficace de la qualité est un élément essentiel des systèmes de sûreté de l'aviation. À cet égard, les mesures de contrôle de la qualité peuvent être définies comme des techniques et des activités de surveillance servant à l'évaluation du système de sûreté de l'aviation civile d'un État et, s'il y a lieu, à l'élimination des carences constatées.

7.1.2 Pour assurer le contrôle de la qualité, l'État chargera son autorité compétente d'établir, de mettre en œuvre et de tenir à jour un NQCP, avec pour principaux objectifs :

a) de surveiller l'application des mesures de sûreté de l'aviation par les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, ainsi que par les autres organismes chargés de fonctions de sûreté, conformément aux règlements nationaux et au NCASP ;

b) de veiller à l'efficacité des règlements et du NCASP ;

c) de détecter les carences et de déterminer les mesures correctrices correspondantes ;

d) de recenser tous les aspects des mesures de sûreté figurant dans les règlements de sûreté de l'aviation et dans le NCASP et/ou les moyens de mise en œuvre, qui nécessitent des modifications.

7.1.3 Le NQCP devrait être établi et tenu à jour en coopération avec tous les organismes qui participent à l'application des mesures de sûreté de l'aviation, et le programme devrait être expliqué à tous les organismes pouvant faire l'objet d'activités de contrôle de la qualité, tels que les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs.

7.1.4 En raison de la grande disparité entre les divers types d'exploitations aéroportuaires et aéronautiques des différents pays, les mesures de contrôle de la qualité devraient être adaptées à l'environnement aéronautique propre à chaque État.

7.2 PRINCIPES GÉNÉRAUX

7.2.1 Fondement juridique

Aux fins de la gestion efficace d'un NQCP, la législation appropriée devrait permettre à l'autorité compétente d'assurer une surveillance et une supervision continues, de détecter les carences, de formuler des recommandations et, le cas échéant, d'imposer le respect des dispositions.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.2.2 Compétences et confidentialité

7.2.2.1 Le contrôle de la qualité devrait être assuré par des personnes formées dans les domaines qu'elles doivent contrôler. Une spécialisation très poussée leur permettra de s'acquitter de leurs tâches de manière plus efficace et plus efficiente et rehaussera la crédibilité du système de surveillance de la sûreté aérienne de l'État.

7.2.2.2 Ces personnes seront tenues de protéger la haute confidentialité des renseignements recueillis dans le cadre de leurs activités de surveillance. Elles devront disposer également de l'autorité juridique nécessaire pour mener leurs activités.

7.2.3 Indépendance

7.2.3.1 Les mesures de contrôle de la qualité doivent être équitables, fiables et impartiales afin d'encourager la coopération des organismes surveillés et d'assurer que les résultats sont acceptés et que les mesures correctrices sont appliquées efficacement. L'indépendance est donc une caractéristique essentielle du processus de contrôle.

7.2.3.2 Le NQCP devrait être organisé indépendamment des organismes et des personnes responsables de l'application des mesures prescrites dans le NCASP. De plus, le personnel de contrôle de la qualité devrait être indépendant des organismes surveillés et libre de toute influence commerciale ou opérationnelle. Il en est de même pour les activités internes d'assurance de la qualité.

7.2.4 Portée et moyens

7.2.4.1 Un NQCP devrait couvrir différents types d'activités pour déterminer le degré général de conformité aux dispositions nationales et évaluer les besoins de sûreté dans les différents secteurs.

7.2.4.2 Les activités de contrôle de la qualité devraient couvrir tous les aspects du NCASP, y compris l'organisation du système national de sûreté et les mesures de sûreté mises en place pour les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports.

7.2.4.3 Tous les organismes ayant des responsabilités dans le domaine de la sûreté de l'aviation seront soumis à des activités de surveillance, notamment les exploitants d'aéronefs étrangers qui assurent des services à partir d'aéroports de l'État habilité, afin d'en assurer la conformité aux règlements nationaux et au NCASP.

7.2.5 Normalisation du contrôle de la qualité

7.2.5.1 L'organisation et la méthodologie des divers types d'activités de contrôle devraient suivre une démarche normalisée et cohérente, afin de bâtir la crédibilité et d'obtenir le respect de toutes les parties. Devraient être normalisées la définition des tâches, la planification, la préparation et la conduite des activités de contrôle (tous les vérificateurs devraient procéder de la même manière), ainsi que la teneur et la diffusion des rapports et de toutes mesures correctrices recommandées.

7.2.5.2 Les données recueillies de manière systématique et normalisée devraient être regroupées, analysées et diffusées promptement pour suite à donner. Les renseignements sur le degré de conformité des exploitants d'aéronefs et autres organismes intéressés devraient être utilisés pour définir les priorités et identifier les tendances.

7.2.5.3 En raison du caractère confidentiel des renseignements relatifs à la sûreté de l'aviation, les rapports et les constatations devraient recevoir une classification de sûreté conforme aux règlements de l'État respectif.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.2.6 Mesures correctrices

7.2.6.1 Les carences confirmées appellent l'application de mesures correctrices aussitôt que possible. Certaines carences peuvent ne pas avoir de solution immédiate, auquel cas l'autorité compétente doit établir un plan d'action avec un calendrier d'exécution.

7.2.6.2 Le NQCP devrait décrire les moyens par lesquels les carences seront éliminées et les mesures à prendre pour éviter qu'elles ne se reproduisent.

7.2.7 Mesures internes de contrôle de la qualité

7.2.7.1 Les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs devraient établir, mettre en œuvre et tenir à jour un programme de sûreté écrit conforme aux dispositions du NCASP de l'État.

7.2.7.2 Chaque État devrait recommander aux exploitants d'aéroports et aux exploitants d'aéronefs, ou exiger d'eux, que leurs services d'escale et tout autre organisme participant à l'application des mesures de sûreté adoptent des programmes de contrôle de la qualité qui incluent des activités de contrôle propres à leurs opérations. Il est crucial que les personnes chargées du contrôle de la qualité aient une bonne connaissance pratique des procédures de la sûreté et des règlements connexes.

7.2.7.3 Les exploitants qui appliquent des mesures internes de contrôle de la qualité de la sûreté devraient être tenus de fournir à l'autorité compétente les résultats de ces activités, ainsi que des détails sur tout plan d'action correctrice appliqué.

7.2.8 Collecte de renseignements de sources extérieures

7.2.8.1 Les États devraient établir un système d'analyse des renseignements relatifs à la sûreté de l'aviation obtenus de sources extérieures au système de contrôle de la qualité, complétant ainsi le processus global de contrôle de la qualité, pour avoir une idée plus précise de l'état de mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation. Les sources en question devraient inclure les rapports fournis volontairement par les passagers, les membres d'équipage ou le personnel des exploitants d'aéroports et d'aéronefs.

7.2.8.2 Un système devrait être mis en place pour la collecte de toutes les données et leur transmission confidentielle à une personne désignée au sein des services appropriés de l'autorité compétente. L'adresse, le numéro de téléphone ou l'adresse électronique de cette personne seraient fournis à tous les participants à ce système.

7.3 PROGRAMME NATIONAL DE CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

7.3.1 Principes généraux

7.3.1.1 Le NQCP devrait couvrir la structure, les responsabilités, les processus et les procédures servant à promouvoir et à créer un environnement et une culture d'amélioration et de renforcement continus de la sûreté de l'aviation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.3.1.2 Le programme devrait au minimum comprendre les éléments ci-après :

a) une description de la structure organisationnelle et des responsabilités de tous les organismes gouvernementaux qui participent à la mise en œuvre du programme ;

b) une explication de sa portée ;

c) des dispositions relatives aux ressources humaines et matérielles ;

d) des descriptions des postes et des compétences de tous les participants au programme ;

e) une description des types d'activités de contrôle, ainsi que des activités de planification et de suivi nécessaires pour assurer l'efficacité du contrôle ;

f) des détails sur les mesures prises pour corriger les carences et assurer l'application ;

g) des détails sur les communications et les comptes rendus sur les activités ;

h) une description du processus de renforcement du NCASP.

7.3.1.3 Le programme devrait être décrit dans un document :

a) énonçant les principes généraux et les procédures détaillées ; ou

b) énonçant les principes généraux, avec renvois à d'autres documents décrivant les procédures de contrôle.

7.3.1.4 Quelle que soit la forme de présentation retenue pour le NQCP, il devrait incomber à chaque État de déterminer si le programme devrait être publié dans un document public ou s'il devrait être distribué, en totalité ou en partie, aux seuls organisations et organismes habilités à en connaître. L'Appendice 6 contient un aperçu du modèle de NQCP.

7.3.2 Organisation, responsabilités et ressources

7.3.2.1 Pour assurer l'indépendance des activités de contrôle de la qualité, l'autorité compétente devrait désigner, en fonction de la taille et des besoins de l'État, une personne, un service, une section ou un groupe responsable du service de contrôle de la qualité, qui sera chargé de la mise en œuvre du NQCP.

7.3.2.2 Plus précisément, l'organisme responsable du contrôle de la qualité devrait avoir pour fonction :

a) d'établir et de tenir à jour un calendrier annuel d'activités de contrôle ;

b) de tenir une liste de personnes compétentes pour mener les activités de contrôle ;

c) de veiller à ce que le personnel de contrôle reçoive la formation appropriée ;

d) d'établir le calendrier des rapports à présenter ;

e) d'affecter du personnel à chaque activité de contrôle ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

f) de fournir aux personnes chargées d'activités de contrôle tous les documents nécessaires ;

g) de conserver tous les documents relatifs aux activités de contrôle (rapports, annexes, etc.) ;

h) de veiller à la pertinence des rapports et à la normalisation de leur présentation ;

i) de veiller à la réception de tous les plans d'action correctrice ;

j) de modifier, selon les besoins, la méthodologie normalisée de contrôle.

7.3.2.3 Pour établir, appliquer et tenir à jour un programme de contrôle de la qualité, les exploitants d'aéronefs et d'aéroports, ainsi que tous autres services tenus d'avoir un programme de sûreté ou d'appliquer des mesures de sûreté, devraient :

a) désigner un responsable du contrôle de la qualité de la sûreté, indépendant des directeurs de l'exploitation ;

b) établir, appliquer et tenir à jour des activités de contrôle et d'assurance de la qualité pour vérifier que les mesures de sûreté en vigueur sont bien conformes aux dispositions du NCASP ;

c) établir une méthode d'analyse et de compte rendu des carences détectées ;

d) établir et tenir à jour des plans d'action correctrice visant les carences détectées ;

e) établir un rapport annuel sur les activités de contrôle de la qualité.

7.3.2.4 Selon le type et l'ampleur du contrôle de la qualité effectué, les organismes qui ont adopté des mesures internes de contrôle de la qualité devraient présenter à l'autorité compétente les résultats de leurs activités et tous plans d'action correctrice qu'il a fallu appliquer.

7.3.2.5 Le NQCP devrait indiquer en détail les ressources humaines, financières et matérielles nécessaires pour sa mise en œuvre. À cet effet :

a) chaque État devrait prévoir les ressources humaines nécessaires à l'établissement, l'application et la tenue à jour du programme, notamment des ressources suffisantes pour sa gestion et son administration et pour l'exécution des activités de contrôle correspondant aux opérations d'aviation civile en vigueur ;

b) l'autorité compétente devrait établir le budget du programme et les montants (au moins en pourcentages) affectés à chaque organisme participant ;

c) des ressources matérielles devraient être mises à la disposition des services de contrôle de la qualité et des personnes exécutant les activités de contrôle. Il s'agirait notamment de matériels tels que des ordinateurs portables, du mobilier de bureau, notamment des moyens d'entreposage adéquats pour la protection des données confidentielles, des pièces normalisées utilisées pour tester le matériel de sûreté, des documents et des publications (lois/règlements internationaux, régionaux et/ou nationaux) et tous autres éléments d'orientation appropriés (par exemple, manuels destinés aux vérificateurs, modèles).

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.3.3 Personnes chargées des activités de surveillance

7.3.3.1 Les activités de surveillance devraient être exécutées par des membres du personnel de l'autorité compétente, ou de toute tierce partie approuvée par l'autorité compétente pour effectuer ces activités en son nom et en conformité au NQCP.

7.3.3.2 Si l'autorité compétente manque de ressources pour effectuer les activités de surveillance, il conviendrait de faire participer d'autres membres appropriés du système de contrôle de la qualité, tels que des employés d'un exploitant d'aéronefs ou d'un exploitant d'aéroports ou de tout autre service de l'aviation ou des pouvoirs publics. Par contre, le personnel d'un organisme d'un secteur de l'industrie ne devrait pas être chargé des activités de surveillance d'un organisme du même secteur. Ainsi, un employé d'un exploitant aérien ne devrait pas participer au contrôle d'un autre exploitant aérien, mais plutôt à celui d'un aéroport ou de tout autre organisme de l'industrie.

7.3.3.3 Les activités de contrôle décrites dans le NQCP devraient uniquement être confiées à du personnel sélectionné avec le plus grand soin et formé selon les critères établis. Ce personnel devrait en outre disposer de toute l'autorité nécessaire pour s'acquitter de ses fonctions.

7.3.3.4 L'examen des critères et la sélection du personnel devraient être effectués par l'autorité compétente ou sous sa supervision, notamment celui du service de contrôle de la qualité désigné pour administrer le NQCP.

7.3.4 Qualifications et sélection du personnel

7.3.4.1 Le personnel chargé d'activités de surveillance devrait répondre aux critères de sélection, suivre une formation spécialisée et réussir un examen portant sur les techniques de contrôle de la qualité de la sûreté.

7.3.4.2 Chaque État devrait prescrire les qualifications requises des personnes chargées de la surveillance, notamment les critères suivants :

a) niveau approprié d'instruction ou expérience pratique équivalente ;

b) bonne connaissance des règlements internationaux figurant dans l'Annexe 17, des règlements régionaux, le cas échéant, et connaissance approfondie du NCASP et de ses règlements ;

c) bonne connaissance des opérations du transport aérien ;

d) bonne connaissance pratique des méthodes et procédures d'application des mesures de sûreté de l'aviation ;

e) vérification des antécédents, incluant la consultation de casiers judiciaires si la loi le permet, et autorisation d'accéder à des renseignements confidentiels ;

f) aptitudes physiques adéquates (bonne vision, bonne ouïe, etc.) ;

g) aptitudes à la rédaction et à l'expression verbale ;

h) qualités interpersonnelles telles que l'intégrité, la diplomatie, l'adaptabilité, etc.

7.3.4.3 L'État devrait également disposer de personnel compétent ayant une connaissance suffisante d'une des langues officielles de l'OACI pour expliquer et appliquer correctement les dispositions de l'Annexe 17 et les éléments d'orientation de l'OACI.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.3.5 Formation

7.3.5.1 Les personnes sélectionnées conformément aux critères établis par l'État devraient être formées par l'autorité compétente ou par une tierce partie agréée et être certifiées avant d'être autorisées à effectuer des activités de surveillance.

7.3.5.2 Les instructeurs devraient avoir une expérience appropriée de la formation à la sûreté de l'aviation ou une expérience professionnelle équivalente du contrôle de la qualité de la sûreté aux niveaux international, régional ou national.

7.3.5.3 Le cours de formation au contrôle de la qualité devrait avoir pour objectifs :

a) de promouvoir une compréhension commune de la manière d'évaluer l'application du NCASP ;

b) de normaliser les méthodes de travail pour atteindre les objectifs du NQCP ;

c) de fournir les renseignements et les documents qui permettront au personnel formé de s'acquitter de ses fonctions ;

d) d'enseigner aux candidats les divers aspects du contrôle de la qualité, tels que les principes, les procédures et les techniques de collecte de renseignements, d'excellentes facultés d'observation et l'aptitude à bien assimiler la documentation et à rédiger des rapports détaillés et pertinents.

7.3.5.4 Pour former leurs inspecteurs, vérificateurs et contrôleurs nationaux, les États devraient tirer parti des mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) créées par l'OACI.

7.3.5.5 La formation au contrôle de la qualité devrait aussi comprendre des sessions en cours d'emploi suivies par un vérificateur ou un inspecteur national expérimenté nommé comme instructeur/superviseur par l'autorité compétente. La formation devrait comprendre une ou plusieurs activités prolongées de surveillance au cours desquelles le candidat devrait démontrer qu'il est en mesure de réaliser les tâches. L'instructeur/superviseur devrait surveiller en permanence la performance du candidat.

7.3.6 Certification

7.3.6.1 Les États devraient exiger que les candidats passent des examens écrits et/ou oraux à la fin de leur formation. Il appartient à chaque État d'établir les épreuves de ces examens, ainsi que la note de passage exigée et, le cas échéant, de désigner les membres du jury d'examen.

7.3.6.2 Les épreuves de certification pourraient comprendre des questions sur la sûreté de l'aviation, les méthodes et techniques de contrôle de la qualité, un exercice de rédaction d'un rapport et/ou une épreuve verbale sous forme de rencontre ou d'entrevue simulée.

7.3.6.3 Si les candidats sont évalués par un jury, celui-ci devrait comprendre au moins deux représentants de l'autorité compétente ou d'un autre organisme gouvernemental responsable de l'application des mesures de surveillance. Le jury pourrait être présidé par le chef de l'autorité compétente ou un adjoint suppléant.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.3.7 Responsabilités

7.3.7.1 Le service de contrôle de la qualité devrait être chargé d'établir la composition de l'équipe de surveillance. Le chef d'équipe devrait avoir pour fonctions de préparer et d'administrer les activités de l'équipe en coopération avec le service de contrôle de la qualité.

7.3.7.2 Les personnes chargées d'activités de surveillance devraient :

a) participer à leur préparation ;

b) étudier les documents, procédures et règlements ; observer l'application des mesures de sûreté ; procéder à des entrevues et rencontrer tous les intéressés et, le cas échéant, effectuer des tests ;

c) rédiger en totalité ou en partie leur rapport selon une présentation normalisée, et le soumettre à leur chef d'équipe ou au service de contrôle de la qualité, en y joignant tous les documents utilisés ou établis durant l'activité de surveillance (par exemple notes, photographies).

7.3.7.3 Le personnel de contrôle de la qualité qui ne s'occupe pas normalement des aspects de sûreté, ainsi que tout autre personnel non gouvernemental, ne serait autorisé à participer aux activités qu'à titre de membres de l'équipe.

7.3.7.4 Les personnes participant aux activités de surveillance sont tenues de maintenir la stricte confidentialité de leurs observations et constatations. Avant toute activité de surveillance, chaque participant devrait signer un code de conduite énonçant les règles à respecter et les tâches à effectuer pendant et après cette activité.

7.3.8 Autorité

7.3.8.1 L'autorité compétente devrait être légalement habilitée à mener des activités de surveillance et à exercer des pouvoirs de coercition pour assurer la conformité à la législation sur la sûreté de l'aviation, surveiller l'efficacité du NCASP et assurer que des mesures correctrices appropriées soient prises pour corriger les carences détectées.

7.3.8.2 Le personnel chargé des activités de surveillance, c'est-à-dire les vérificateurs, inspecteurs et contrôleurs, devraient être formellement autorisés à exécuter les fonctions ci-après :

a) inspecter toute partie de tout aéroport de l'État ;

b) inspecter tous terrains ou toutes zones extérieures à l'aéroport utilisés par les entreprises qui ont des activités à l'aéroport ou qui sont installées dans des zones de sûreté à accès réglementé ;

c) inspecter tout aéronef immatriculé ou exploité dans l'État, afin d'évaluer les procédures de sûreté appliquées ;

d) interroger toute personne, afin d'évaluer le niveau de sûreté ou l'application des procédures de sûreté ;

e) exiger la rectification immédiate de toute carence et/ou l'exécution de mesures d'application des règlements ;

f) accéder aux documents et registres de sûreté pertinents.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.4 ACTIVITÉS DE SURVEILLANCE

7.4.1 Portée

Toute activité de surveillance vise à vérifier la conformité aux aspects ci-après des dispositions du NCASP :

a) organisation générale de l'organisme évalué ;

b) situation des programmes de sûreté des exploitants d'aéroports et d'aéronefs, et des autres organismes visés ;

c) mise en œuvre d'un programme interne de contrôle de la qualité et, le cas échéant, de mesures internes de contrôle de la qualité ;

d) formation du personnel ;

e) mesures liées aux éléments suivants : contrôle d'accès ; sûreté des aéronefs ; passagers et bagages de cabine ; certaines catégories de passagers ; inspection/filtrage et protection des bagages de soute ; service de restauration, provisions et fournitures des exploitants d'aéronefs ; provisions et fournitures des services de nettoyage ; matériel des exploitants d'aéronefs ; fret et poste ; aviation générale ; conception et infrastructure des aéroports ;

f) mesures de sûreté spéciales en cas de menace accrue et de vols à haut risque ;

g) rapidité de la riposte aux actes d'intervention illicite ;

h) performance des personnes appliquant les contrôles de sûreté ;

i) matériel de sûreté.

7.4.2 Types d'activité de surveillance

7.4.2.1 La surveillance des systèmes de sûreté de l'aviation devrait se faire sous forme d'audits, d'inspections, de tests ou d'enquêtes de sûreté.

Audits de sûreté

7.4.2.2 Un audit de sûreté est un examen approfondi de tous les aspects des spécifications du NCASP. L'audit devrait être aussi détaillé que possible et mené normalement sur une longue période, pouvant aller de quelques jours à un mois, afin de déterminer si l'organisation de la sûreté est satisfaisante et si les mesures et procédures nécessaires :

a) sont appliquées en permanence (par l'examen de documents, tels que les dossiers de formation) ;

b) sont d'une qualité constante (par des observations et des entrevues à différents moments et à différents emplacements).

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.4.2.3 Les audits de sûreté devraient toujours être annoncés à l'avance et ne devraient pas inclure de tests de sûreté, déclarés ou à l'insu.

Inspection de sûreté

7.4.2.4 Une inspection de sûreté est un examen de l'application des dispositions pertinentes du NCASP par les exploitants d'aéroports ou d'aéronefs, ou par tout autre organisme participant à la sûreté de l'aviation. La portée d'une inspection est plus limitée que celle d'un audit car elle est axée sur une activité ou un élément particulier d'un aéroport, d'un exploitant d'aéronefs ou de tout autre organisme chargé d'appliquer des mesures de sûreté.

7.4.2.5 Une inspection de sûreté peut être annoncée à l'avance et peut inclure des tests de sûreté, déclarés ou à l'insu.

7.4.2.6 Les inspections et les audits ont tous deux pour objets :

a) d'assurer la mise en œuvre des dispositions du NCASP ;

b) de confirmer le niveau de sûreté atteint et l'efficacité des mesures de sûreté de l'aviation ;

c) de détecter les carences dans les normes et procédures de sûreté et d'assurer leur rectification ;

d) de déterminer les domaines d'amélioration possibles et d'en proposer les moyens.

Test de sûreté

7.4.2.7 Un test de sûreté consiste à simuler une tentative d'acte illicite pour évaluer l'efficacité d'une mesure de sûreté, ainsi que celle de son application. Il peut s'agir d'un test déclaré ou à l'insu.

7.4.2.8 Un test de sûreté devrait viser uniquement à démontrer l'efficacité d'une mesure ou d'un contrôle de sûreté à un emplacement et à un moment particuliers.

7.4.2.9 Les tests de sûreté devraient se concentrer sur les éléments ci-après, sans s'y limiter :

a) contrôles d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé (p. ex. détection de tentative d'accès par des personnes non autorisées) ;

b) protection des aéronefs et fouille de sûreté d'aéronefs (p. ex. détection d'articles interdits ou suspects à bord d'un aéronef, et détection d'intrusion par effraction) ;

c) inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine (p. ex. vérification de la capacité du personnel de sûreté de détecter et d'empêcher l'introduction d'articles interdits) ;

d) inspection/filtrage de personnes autres que les passagers et des articles qu'elles transportent (p. ex. détection d'articles non autorisés) ;

e) inspection/filtrage du fret et de la poste (p. ex. s'assurer que les expéditions sont soumises à une inspection/filtrage efficace selon les méthodes appropriées) ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

f) inspection/filtrage de provisions de bord et d'aéroport (p. ex. détection d'articles interdits dans les chariots de service) ;

g) protection des passagers, des bagages, du fret et de la poste inspectés contre tout accès non autorisé (p. ex. détection et/ou prévention d'accès par du personnel non autorisé) ;

h) patrouilles à l'aéroport (p. ex. détection d'objets non accompagnés).

7.4.2.10 Des tests de sûreté peuvent également être effectués, dans la mesure du possible, sur les systèmes critiques de technologies d'information et de communication utilisés dans l'application des contrôles de sûreté de l'aviation, notamment le matériel d'inspection/filtrage, en se fondant sur une analyse des risques pour détecter des vulnérabilités possibles. Le Chapitre 18 contient de plus amples renseignements sur les cybermenaces visant les systèmes critiques de technologie d'information et de communication.

Enquête de sûreté

7.4.2.11 Une enquête de sûreté est une évaluation des besoins de sûreté, destinée à mettre en évidence les vulnérabilités susceptibles d'être exploitées pour commettre un acte d'intervention illicite, et à recommander des mesures correctrices. Une enquête est nécessaire chaque fois que le niveau de sûreté doit être relevé en raison d'une menace accrue, afin de contrer divers risques pouvant viser un exploitant d'aéroports ou un exploitant d'aéronefs particulier.

7.4.2.12 Lorsqu'une vulnérabilité est identifiée malgré l'application de mesures et de procédures de sûreté conformes au NCASP, des mesures de protection compensatoires devraient être recommandées, à un niveau proportionnel à l'ampleur de la menace.

7.4.2.13 La portée d'une enquête de sûreté peut varier, d'une évaluation ciblée (c'est-à-dire visant un exploitant d'aéronefs particulier ou une opération aéroportuaire particulière) à une analyse globale des mesures de sûreté.

7.4.2.14 De même, l'enquête peut avoir une durée variable, allant de quelques heures à plusieurs semaines, et elle devrait inclure des tests déclarés ou à l'insu.

7.4.3 Méthodes

7.4.3.1 Les audits, inspections, tests et enquêtes de sûreté devraient se faire selon une méthode normalisée, aux fins de cohérence, d'intégration et de comparaison des constatations et recommandations permettant une analyse statistique et une révision du NCASP et de ses amendements.

7.4.3.2 Une méthodologie et des lignes directrices devraient être élaborées pour assurer que les personnes chargées des activités de surveillance s'acquittent de leurs fonctions de manière bien organisée et uniforme.

7.4.3.3 Toute activité de surveillance devrait comprendre les étapes ci-après :

a) préparation et étude des documents ;

b) briefings et entrevues avec des représentants habilités (sauf en cas de tests) ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) activité de surveillance proprement dite (observations, examen de documents, entrevues) ;

d) débriefing ;

e) rédaction du rapport, incluant s'il y a lieu des recommandations.

7.4.4 Calendrier des activités de surveillance

7.4.4.1 Aux fins de l'exécution régulière des activités de surveillance, le service de contrôle de la qualité devrait établir un calendrier de toutes les activités de surveillance futures, en tenant compte des contraintes de temps et de la limitation des ressources. L'établissement d'un calendrier annuel serait fondé sur les priorités fixées par l'autorité compétente. Le calendrier, qui évoluera avec le temps, dépendrait en partie des éléments suivants :

a) évaluation de la menace et gestion des risques ;

b) ampleur des opérations aéroportuaires ;

c) fréquence et volume des mouvements aériens ;

d) volume des mouvements du fret et de la poste, ou des opérations de restauration ;

e) probabilité d'un acte d'intervention illicite ou présence d'exploitants d'aéronefs ou de vols présentant des risques élevés ;

f) résultats d'activités de surveillance antérieures menées par l'autorité compétente, et activités d'organisations régionales ou internationales telles que l'OACI ;

g) antécédents de conformité aux spécifications nationales de la part des exploitants d'aéroports, des exploitants d'aéronefs ou tout autre organisme réglementé (un organisme présentant de nombreuses carences devrait faire l'objet de contrôles réguliers) ;

h) résultats des activités internes de contrôle de la qualité, le cas échéant ;

i) besoins nouveaux et émergents dans le domaine de la sûreté de l'aviation ;

j) rapports d'incidents de sûreté survenus l'année précédente ;

k) renseignements sur les modifications importantes survenues l'année précédente, en termes d'aménagement ou d'activités d'un aéroport, de l'exploitation aérienne, du matériel de sûreté, etc. ;

l) demande formulée par un organisme.

7.4.4.2 Les détails du calendrier devraient inclure les dates prévues, les types d'activités envisagées telles que des inspections et des audits, l'ampleur des activités de surveillance (contrôle d'accès, bagages de soute et tous les aspects du NCASP), ainsi que la détermination des organismes à surveiller.

7.4.4.3 Le calendrier devrait être assez souple pour accepter des activités non programmées.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.4.5 Classification du niveau de conformité

7.4.5.1 Le niveau de conformité est établi en fonction des besoins nationaux. La classification des niveaux de conformité aide l'organisme audité à prioriser les mesures correctrices. Les classifications devraient être définies à l'échelle nationale suivant des critères établis par l'autorité compétente.

7.4.5.2 Les catégories ci-après sont des exemples de classification des niveaux de conformité appliqués à l'échelle nationale :

a) Catégorie 1 : répond aux exigences ;

b) Catégorie 2 : ne répond pas aux exigences et présente des carences mineures qui doivent être corrigées ;

c) Catégorie 3 : ne répond pas aux exigences et présente des carences graves qui doivent être corrigées ;

d) SO (sans objet) : mesure ou procédure inexistante à l'aéroport visé ou non disponible (p. ex. enregistrement hors aéroport) ;

e) NC (non confirmé) : mesure ou procédure non vérifiée ou non observée faute de temps ou pour d'autres raisons.

7.4.6 Rapports

7.4.6.1 À l'issue d'un audit, d'une inspection, d'un test ou d'une enquête, un rapport devrait être établi, incluant les éléments ci-après :

a) dates de l'activité et nom du service ou de l'organisme visé ;

b) nom de la personne ou composition de l'équipe qui a mené l'activité ;

c) liste des personnes rencontrées ou interrogées et de tous les aspects de sûreté observés ;

d) constatations, résultats et niveau de conformité ;

e) commentaires explicatifs, incluant toutes les observations, entrevues et documentation examinée ;

f) mesures correctrices recommandées si des carences ont été observées.

7.4.6.2 Le rapport devrait être établi et distribué selon des délais établis d'avance.

7.4.7 Rapport annuel

7.4.7.1 Le service de contrôle de la qualité devrait émettre un rapport annuel résumant le nombre et le type d'activités exécutées au cours de l'année écoulée, la gravité générale des carences observées (notamment celles qui se rapportent au NCASP), la situation actuelle concernant les mesures correctrices, les améliorations apportées au NQCP, ainsi que l'état des finances et des ressources humaines du NQCP.

7.4.7.2 Des rapports annuels devraient être présentés au NCASC ou à un organisme équivalent et devraient servir à planifier les activités de surveillance futures.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.5 MESURES CORRECTRICES ET MESURES EXÉCUTOIRES

7.5.1 Mesures correctrices

7.5.1.1 Une carence est enregistrée lorsqu'un contrôle révèle la non-application de normes internationales, de règlements nationaux ou de dispositions du NCASP. Les États déterminent l'application de mesures correctrices et/ou de mesures exécutoires en cas de carences, et l'autorité compétente serait légalement habilitée à appliquer les corrections.

7.5.1.2 Toute carence détectée, aussi mineure soit-elle, pourrait donner lieu à l'application d'une ou de plusieurs mesures correctrices par le service ou l'organisme visé.

7.5.1.3 Les recommandations de correction des carences sont réparties entre la catégorie prioritaire qui appelle des mesures de correction immédiate, et la catégorie moins urgente qui prévoit un plan d'action à long terme.

7.5.1.4 S'il y a non-conformité au NCASP, le service ou l'organisme visé devrait théoriquement être tenu de corriger immédiatement la situation. Mais souvent une solution immédiate n'est pas réalisable. Dans ce cas, le service ou l'organisme visé devrait être tenu d'obtenir l'approbation par l'autorité compétente du plan d'action qu'il propose pour corriger chacune des carences détectées avec le calendrier correspondant. Des solutions de rechange devraient être mises en œuvre dans la mesure du possible en attendant l'approbation et l'exécution des mesures de correction finales.

7.5.1.5 Dès que le plan d'action correctrice aura été approuvé, l'autorité compétente devrait en surveiller la mise en œuvre, et prévoir des activités de suivi pour s'assurer que les carences observées ont bien été éliminées.

7.5.2 Mesures exécutoires

7.5.2.1 L'autorité compétente devrait établir différents niveaux d'application en fonction de diverses circonstances et selon la nature et le degré de non-conformité. Les différentes mesures exécutoires devraient être promulguées dans la législation nationale.

7.5.2.2 Les diverses catégories et niveaux de mesures exécutoires peuvent inclure des mesures administratives, telles que la suspension d'un accord ou de l'autorisation d'accéder à des zones de sûreté à accès réglementé, des mesures judiciaires, et des amendes imposées conformément aux règlements nationaux.

7.5.2.3 Les mesures prises pour corriger les carences et appliquer les mesures exécutoires devraient être de nature progressive et proportionnelle, selon la séquence suivante :

a) avertissement verbal pour des carences mineures, mais avec tenue de dossiers pour confirmer officiellement l'assistance fournie ;

b) si les conseils et la persuasion sont sans effet ou en cas de carences graves, avertissement formel écrit exigeant une mesure correctrice et indiquant le résultat escompté ;

c) si les carences graves persistent malgré les avertissements formels, ou en cas de carences importantes, avis de mesures exécutoires.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.6 CONTRÔLES DE SÛRETÉ

7.6.1 Généralités

7.6.1.1 Les contrôles de sûreté (déclarés ou à l'insu) devraient être réalisés par l'autorité compétente et les autres entités chargées d'appliquer les mesures de sûreté de l'aviation (p. ex. exploitants d'aéroports ou d'aéronefs), ou par un tiers agissant en leur nom, dans le cadre de leurs activités de surveillance de la conformité réglementaire aux exigences nationales figurant dans le NCASP et le NQCP, ou dans le but d'évaluer l'efficacité des mesures de sûreté à contrer des menaces réalistes et pertinentes. L'autorité compétente devrait aussi établir les objectifs des contrôles de sûreté pour chaque mesure de sûreté que ces tests visent à évaluer.

7.6.1.2 Les contrôles de sûreté devraient servir à évaluer l'efficacité de la mise en œuvre des mesures de sûreté et être utilisés :

a) dans le cadre des activités menées lors des inspections, de façon à compléter les informations recueillies pendant les observations, les entrevues et l'examen des documents, et dans le cadre d'un programme d'assurance qualité en cours comprenant des indicateurs quantitatifs et qualitatifs ; ou

b) comme outil autonome.

7.6.1.3 Les contrôles de sûreté peuvent fournir des rétroactions positives et constructives sur la façon d'assurer l'efficacité des mesures de sûreté et de leur mise en œuvre, ainsi que sur les facteurs de causalité de l'échec de certaines mesures de sûreté faisant l'objet d'une évaluation. Un mélange d'activités de contrôle déclarées ou à l'insu devrait permettre de détecter rapidement les vulnérabilités éventuelles et d'obtenir des informations critiques sur la façon d'appliquer des mesures correctrices.

Types, fréquence et imprévisibilité des tests

7.6.1.4 Les contrôles de sûreté à l'insu devraient être menés de sorte que le personnel de sûreté visé ne puisse pas prévoir le type de tests dont ils feront l'objet ni le moment où ils auront lieu, assurant ainsi la validité des résultats. Par exemple, les organismes chargés de réaliser les contrôles de sûreté à l'insu peuvent avoir recours à des personnes qui sont inconnues du personnel de sûreté de sorte que celui-ci ne se rende pas compte que des tests sont menés.

7.6.1.5 Les contrôles de sûreté doivent permettre d'évaluer tous les aspects d'une mesure de sûreté particulière. Les résultats du test peuvent indiquer qu'une mesure corrective est nécessaire dans l'un ou plusieurs des domaines suivants :

a) formation du personnel de sûreté ;

b) facteurs humains ;

c) performance du matériel de sûreté (à l'exclusion des tests de routine) ;

d) procédures d'exploitation établies pour l'utilisation de matériel de sûreté particulier ;

e) les politiques en vigueur.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.6.1.6 Il est important de définir clairement l'objet du contrôle de sûreté et de faire la distinction entre l'évaluation du bon fonctionnement du matériel (généralement dans un test déclaré), des performances du personnel de sûreté et de l'efficacité du système de sûreté dans son ensemble. Il est probable que chaque cas nécessite différents types de test. On peut aussi élaborer des tests visant à déceler les vulnérabilités des mesures de sûreté en place face à des menaces nouvelles et changeantes (p. ex. méthode de l'« équipe rouge »).

7.6.1.7 Les résultats des contrôles de sûreté peuvent varier en fonction du contexte et des conditions d'exploitation dans lesquels ils sont menés (p. ex. heure de la journée, périodes de forte ou de faible densité de trafic, plaques tournantes internationales ou aéroports saisonniers, début ou fin du quart de travail du personnel de sûreté, menaces au niveau international ou local). On devrait donc effectuer les tests en tenant compte de tels contextes de façon à pouvoir faire une analyse exhaustive de l'efficacité des mesures de sûreté faisant l'objet de l'évaluation.

7.6.1.8 L'autorité compétente devrait déterminer le type et la fréquence des tests de performance en matière de sûreté, qui seront décrits dans le NQCP, compte tenu d'un certain nombre de facteurs, allant des menaces au niveau local ou international, du type et de la nature de l'opération, jusqu'aux résultats des activités de surveillance (p. ex. audits et tests précédents mettant au jour les vulnérabilités ou les faiblesses dans la mise en œuvre effective des mesures de sûreté). Il convient par ailleurs d'évaluer les risques associés à la conduite des tests (p. ex. évaluation des incidences découlant de la perte de contrôle d'une pièce utilisée pour les tests) ; ainsi, un test mal géré d'un système d'inspection automatisé des bagages de soute risque d'introduire un objet utilisé pour les tests à bord de l'aéronef, causant des retards opérationnels importants.

7.6.1.9 La qualité et le nombre des contrôles de sûreté devraient permettre la collecte de données solides pouvant servir à l'analyse des tendances (un nombre insuffisant de tests risque de ne pas donner des résultats statistiquement valides). Il convient donc d'envisager d'échanger des informations entre organismes pour faciliter l'évaluation et l'amélioration de l'efficacité de leurs systèmes de sûreté respectifs. On trouvera au Chapitre 9 de plus amples renseignements sur l'échange d'information dans la mise en œuvre d'un système de gestion de la sûreté (SeMS).

7.6.1.10 Une autorité compétente peut décider de reconnaître les résultats du programme de contrôle de sûreté particulier d'un organisme, en conformité avec le NQCP et le NCASP. Une telle reconnaissance permet d'augmenter le volume de données pouvant servir ultérieurement à détecter de vulnérabilités potentielles, à élargir l'éventail des données de contrôle et à établir des mesures correctrices appropriées.

7.6.1.11 Les organismes responsables de la mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation devraient être autorisés à mener des contrôles de sûreté pour déterminer leur aptitude à se conformer aux exigences applicables en matière de sûreté. L'autorité compétente déterminera dans quelle mesure ces organismes sont autorisés à mener ces activités. Les contrôles de sûreté menés par ces organismes peuvent porter sur les domaines ci-après :

a) contrôle d'accès (p. ex. utilisation d'un permis d'identification d'aéroport expiré ou échangé, passer en talonnant une autre personne ou carrément contourner les mesures de contrôle) ;

b) protection de l'aéronef, du fret, des provisions et des bagages de soute contre tout accès non autorisé (p. ex. se faire passer pour un intrus ou toute autre personne non autorisée) ;

c) fouille de sûreté d'un aéronef (p. ex. cacher des objets factices dans des zones ou des compartiments de la cabine auxquels les passagers ont accès) ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

d) inspection/filtrage des passagers ou d'autres personnes, des bagages de cabine et de soute, du fret et du courrier lorsque ces activités sont menées par les aéroports et/ou les exploitants d'aéroport ou en leur nom ;

e) protection des installations (p. ex. trouver les articles abandonnés dans les terminaux publics de l'aéroport) et du périmètre aéroportuaire (p. ex. patrouilles et surveillance du côté piste).

Plans conjoncturels — point de contact local

7.6.1.12 Les services chargés des contrôles de sûreté auront prévu des mesures pour régler rapidement et discrètement des situations où le personnel de sûreté ou le personnel des forces de l'ordre pourrait confondre un test pour une tentative d'acte d'intervention illicite. Il conviendrait, avant le test, de désigner, en coordination avec l'autorité aéroportuaire, un point de contact local qui doit être avisé immédiatement dès que le personnel de sûreté a reconnu le test (p. ex. objet factice découvert dans les bagages), pour obtenir confirmation qu'il s'agit bien d'un test et qu'aucune autre mesure n'est nécessaire à part la récupération des objets du test. Les forces de l'ordre devraient être informées de l'exécution des contrôles de sûreté, et de leur fin.

7.6.1.13 Pour éviter d'alarmer le public, il faudrait bien faire attention à ce que les objets du test ne soient pas visibles des personnes non participantes (telles que les voyageurs).

7.6.1.14 Les plans conjoncturels couvriront les situations possibles suivantes, sans s'y limiter :

a) la perte d'un objet utilisé pour les tests ;

b) une urgence de sécurité (p. ex. un incendie) ;

c) un incident de sûreté réel.

7.6.1.15 Les objets utilisés pour les tests devraient être reconnaissables, numérotés le cas échéant, et porter une étiquette indiquant qu'il s'agit d'un objet utilisé pour les tests et préciser les mesures à prendre s'il est trouvé.

Documentation et autorisation

7.6.1.16 Les personnes autorisées à transporter des objets utilisés pour les tests et à mener les contrôles de sûreté (vérificateurs ou inspecteurs) devraient avoir l'autorité juridique nécessaire pour remplir leurs tâches. En particulier, l'autorité compétente devrait leur donner une preuve d'autorisation (document signé par les autorités pertinentes). Ces autorisations doivent être normalisées de manière à être facilement reconnaissables par les autorités aéroportuaires, les compagnies aériennes et autres services, ainsi que par le personnel de sûreté, notamment les agents d'inspection/filtrage.

7.6.1.17 Pour faciliter le transport des objets utilisés pour les tests vers le lieu du test ou leur passage aux points de contrôle pendant le vol et aux fins des contrôles de sûreté aux aéroports de destination, le formulaire d'autorisation devrait contenir les informations ci-après :

a) une description détaillée des objets utilisés pour les tests et de tout boîtier ou outils qui les accompagnent ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) suffisamment de renseignements personnels et qualifications de la personne transportant les objets des tests pour l'associer à sa photo d'identification ;

c) durée du mandat pendant lequel la personne est autorisée à transporter les objets des tests à la seule fin des contrôles déclarés ou à l'insu.

7.6.1.18 Les personnes autorisées à transporter les objets des tests devraient s'identifier aux points de contrôle et présenter leurs documents d'identité, incluant une photo appropriée et un formulaire d'autorisation dans le cas d'un service appliquant des mesures de sûreté. Le superviseur en service au point de contrôle devrait s'assurer que l'information figurant sur le formulaire d'autorisation correspond bien à l'identité de la personne.

7.6.1.19 Dans le cas des services d'application des mesures de sûreté et des contrôles, les objets de tests transportés seront vérifiés pour assurer qu'ils correspondent à ceux qui figurent sur le formulaire d'autorisation, s'il y a lieu.

7.6.1.20 Durant les activités de contrôle, les autorisations et les accréditations seront remises aux superviseurs de la sûreté (ou aux agents d'application de la loi, le cas échéant) immédiatement avant leurs passage à un point d'inspection/filtrage (s'il y a déplacements) ou après un test.

7.6.2 Exigences applicables aux équipes des contrôles

7.6.2.1 Les personnes autorisées à mener des contrôles de sûreté, les chefs et les membres des équipes de contrôles, ainsi que le personnel administratif des contrôles (p. ex. ayant accès aux données et à l'information sur les tests) devraient être vérifiés, recrutés et formés conformément aux exigences nationales. Des ententes strictes de confidentialité devraient être envisagées.

7.6.2.2 Les chefs des équipes de contrôle devraient pour le moins avoir suivi une formation adéquate sur les mesures et les fonctions faisant l'objet des contrôles, pour assurer que les rapports soient objectifs, exacts et factuels. Ainsi, une formation destinée aux points de contrôle des passagers, par exemple, devrait porter sur les sujets suivants :

a) techniques et procédures de fouilles manuelles ;

b) fonctions, améliorations et utilisation des appareils de radioscopie classique et de radioscopie à base d'algorithmes ;

c) fonctions, améliorations et utilisation de scanneurs corporels ;

d) procédures de détection d'objets métalliques ;

e) fonctions et procédures de systèmes de détection de traces d'explosifs ;

f) protocoles d'utilisation des chiens détecteurs d'explosifs ;

g) autre type d'équipement d'inspection/filtrage (p. ex. systèmes de détection d'explosifs liquides).

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.6.2.3 Les dossiers des rapports et des rétroactions seront traités de manière sécuritaire, conformément aux exigences nationales.

7.6.2.4 Les informations sur les capacités du matériel de sûreté, les résultats des contrôles et les programmes de contrôles devraient être considérées comme extrêmement sensibles et traitées conformément aux exigences nationales.

7.6.3 Objets utilisés pour les tests

7.6.3.1 La liste des objets utilisés ou destinés à être utilisés pour les contrôles de sûreté devrait être incluse dans le NQCP et le NCASTP, ainsi que dans les programmes de sûreté appropriés (p. ex. ASP et AOSP) au niveau local, et être traitée comme des informations sensibles de sûreté de l'aviation (le Chapitre 2 contient d'autres informations à ce sujet). Pour en faciliter la mise à jour (p. ex. à la suite de changements dans l'environnement des menaces, le matériel de sûreté et les mesures de sûreté), la liste pourrait être un supplément au NQCP, au NCASTP ou à l'ASP qui ne serait disponible qu'en cas de connaissance justifiée. Elle devrait être actualisée et révisée régulièrement pour éviter que le personnel s'habitue aux objets utilisés pour les tests.

7.6.3.2 Pour établir la liste des objets des tests et mettre en œuvre un programme de contrôles de sûreté, l'autorité compétente devrait s'assurer que les objets (et leur utilisation) :

a) sont conformes à la loi ;

b) ne compromettent pas la sécurité des personnes ;

c) ne compromettent pas la sécurité des aéronefs, des aéroports et des installations et services ;

d) n'endommagent pas des biens ;

e) ne gênent pas les opérations et causent le moins d'inconvénients possibles au public et aux personnes faisant l'objet des contrôles ;

f) sont clairement marqués comme étant des objets de tests (p. ex. étiquette apposée avec des instructions sur le service à appeler si l'objet est trouvé).

Armes à feu

7.6.3.3 Des armes à feu peuvent être utilisées pour les tests dans la mesure où elles sont neutralisées (et ne nécessitent pas de certificats d'enregistrement). Elles peuvent être en plastique ou en résine (p. ex. armes à feu imprimées 3D), ou faites d'un autre matériau similaire, et démontées. Si elles sont utilisées comme objet de test, elles ne seront pas accompagnées de munitions. Elles devraient être placées uniquement dans des bagages de cabine, pour éviter toute intervention injustifiée des forces de l'ordre. Des armes à feu factices peuvent aussi être utilisées si elles constituent une réplique exacte d'un objet menaçant et peuvent être détectées par les mêmes moyens.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Engins explosifs improvisés (EEI)

7.6.3.4 Les engins explosifs improvisés (EEI) utilisés pour les tests devraient être faits de matières inertes simulant à la fois la charge principale et l'amorce. Comme le montrent les Figures 7-1 et 7-2 ci-après, les EEI utilisés pour les tests devraient être constitués en partie ou en totalité des éléments suivants : une source d'alimentation, des fils, un détonateur inerte (fabriqué, improvisé, électronique, chimique, etc.) et un simulant d'explosif inerte pour la charge principale. Les EEI peuvent être des dispositifs assemblés ou non.

Figure 7-1. Échantillon d'EEI utilisé pour les tests

Figure 7-2. Échantillon d'EEI utilisé pour les tests et bloc factice

7.6.3.5 Les EEI utilisés pour les tests devraient être conçus de manière à être adaptés aux mesures et aux processus de sûreté faisant l'objet des contrôles.

7.6.3.6 Les EEI utilisés pour l'évaluation des agents d'inspection/filtrage par radioscopie devraient être placés uniquement dans des contenants couramment transportés par les passagers ou les autres personnes. On évite ainsi que le public voyageur et les autres membres du personnel soient inutilement exposés à ces objets.

7.6.3.7 Dans le cas des contrôles de sûreté au cours desquels le personnel est censé détecter la présence d'un EEI, l'objet factice devrait être une réplique visuelle la plus fidèle possible d'un dispositif plausible, pour éviter que le personnel ne reconnaisse que les objets factices et non les vrais EEI.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.6.3.8 Pour les contrôles de sûreté effectués au moyen d'appareils de radioscopie classiques, la charge principale inerte de l'EEI factice devrait être spécialement fabriquée avec un simulant qui, bien qu'inoffensif, apparaîtrait comme un matériel explosif sous les rayons X.

7.6.3.9 Pour les contrôles de sûreté effectués au moyen d'appareils de radioscopie à base d'algorithmes, la charge principale inerte de l'EEI factice devrait être spécialement fabriquée avec un simulant qui, bien qu'inoffensif, posséderait des caractéristiques physiques équivalentes (p. ex. densité ou numéro atomique) à celles de vraies matières explosives, et donnerait la même image radioscopique que celles-ci.

7.6.3.10 Pour les contrôles de sûreté effectués au moyen d'un appareil de détection de traces d'explosifs (ETD), la charge principale inerte de l'engin explosif factice devrait contenir quelques particules d'explosifs réels ou d'autres substances appropriées susceptibles de déclencher une alarme ETD. Dans de tels cas, il faudrait établir des procédures particulières pour éviter que ces particules ne contaminent d'autres objets ou du matériel de sûreté.

7.6.3.11 Pour ce qui est des contrôles de sûreté menés aux points d'inspection/filtrage où des scanneurs corporels sont utilisés, les objets factices devraient être des répliques fidèles d'EEI ou d'éléments explosifs pouvant être dissimulés sur une personne. Si le contrôle vise à évaluer l'efficacité du processus de résolution des alarmes, les objets utilisés pour les tests devraient présenter de fortes chances d'être détectés par le matériel de sûreté.

7.6.3.12 Dans le cas des contrôles de sûreté menés aux points d'inspection/filtrage (des passagers et/ou d'autres personnes) durant lesquels un participant dissimulera sur sa personne un EEI factice (EEI porté par une personne ou EEIP), il conviendrait d'établir des procédures spéciales pour assurer que la détection des EEIP par le personnel de sûreté ne donne pas lieu à une intervention armée des forces de l'ordre.

7.6.3.13 La conception des contenants utilisés pour les tests devrait tenir compte de la complexité du contrôle à effectuer. Les facteurs à prendre en compte comprennent le masquage des éléments EEI par d'autres articles, la superposition d'autres objets et le recours éventuel à des leurres distracteurs (p. ex. bouteille d'eau, matière organique et fouillis d'articles).

7.6.3.14 En dehors des activités de contrôle, les objets utilisés pour les tests qui doivent passer par des points d'inspection/filtrage peuvent être présentés sous forme démontée au superviseur en service, et/ou faire l'objet d'un processus d'exemption approuvé et d'une attestation confirmant leur nature inerte.

Objets pointus ou coupants utilisés pour les tests

7.6.3.15 Les objets pointus ou coupants utilisés pour les tests devraient être conçus en conformité aux exigences nationales de manière à :

a) reproduire l'aspect visuel des articles interdits, comme les couteaux, les outils coupants, les lames et les ciseaux, pour permettre d'évaluer l'aptitude des agents d'inspection/filtrage à reconnaître ce type d'articles sur les images radioscopiques ; et/ou

b) reproduire la signature magnétique d'un objet métallique capable de déclencher l'alarme des appareils de détection d'objets métalliques (détecteurs manuels et portiques de détection) et/ou des scanneurs corporels dans des conditions d'utilisation normale. Dans de tels cas, l'objet factice est généralement une pièce de métal et il n'est pas nécessaire qu'il reproduise la forme ou le tranchant d'un objet acéré réel.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.6.3.16 Lorsqu'ils ne servent pas à des activités de contrôle de sûreté, les objets pointus ou coupants utilisés pour les tests devraient être transportés uniquement dans les bagages de soute.

Autres objets

7.6.3.17 D'autres objets de test peuvent être utilisés pour évaluer l'efficacité de la mise en œuvre de certaines mesures de sécurité, notamment les fouilles de sûreté des aéronefs. Ces objets devraient être sélectionnés en fonction des mesures de sûreté à évaluer et présenter des caractéristiques physiques distinctives pour pouvoir être détectés facilement. Par exemple, pour évaluer l'efficacité des fouilles d'aéronefs, il conviendrait d'utiliser un objet incongru de grande taille pour attirer l'attention du personnel de fouille. Un objet type à utiliser dans ce cas serait par exemple une boîte en plastique (de 15 x 10 x 3 cm).

7.6.3.18 Dans la mesure du possible, les objets utilisés pour les tests devraient représenter des menaces changeantes, telles que des articles non métalliques (p. ex. armes en céramique et EEI sans éléments métalliques), des EEI dissimulés, des menaces nouvelles et des EEI liquides.

7.6.3.19 En présence de nouveau matériel et/ou de nouvelles capacités de sûreté, il conviendrait de mettre au point de nouveaux objets à utiliser pour les tests.

7.6.4 Organisation des contrôles de sûreté

Généralités

7.6.4.1 Les activités de contrôle de sûreté seront menées en quatre étapes, comme suit :

a) préparation et briefing préliminaire ;

b) activités sur le terrain et consignation ;

c) débriefing, et résultats des activités ;

d) compte rendu et application de mesures correctives.

Préparation

7.6.4.2 Après avoir déterminé les mesures de sûreté à évaluer (p. ex. détection d'EEI par radioscopie), les services responsables de la conduite du contrôle nommeront un chef d'équipe chargé d'assurer le respect de toutes les exigences durant la période entière des activités de contrôle. Il pourrait s'agir notamment d'informer à l'avance les entités qui feront l'objet du contrôle (idéalement une semaine à l'avance, mais des circonstances inhabituelles pourraient imposer des préavis plus courts). S'il y a lieu, les forces de l'ordre seraient aussi prévenues et elles devraient accuser réception du préavis. Tout autre service effectuant des contrôles dans la même installation devrait aussi être informé, pour éviter tout conflit entre les différentes activités de contrôle.

7.6.4.3 Les chefs d'équipe peuvent communiquer avec le personnel local de l'aéroport afin de coordonner les dispositions prises sur les lieux, comme accompagner l'équipe de contrôle dans les locaux de l'aéroport et lui remettre les documents appropriés (p. ex. cartes d'embarquement et permis d'identification d'aéroport), s'il y a lieu.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.6.4.4 Les chefs d'équipe devraient sélectionner les objets nécessaires (types et nombre) dans le catalogue des objets utilisés pour les tests, et coordonner leur transport à l'endroit où le contrôle doit avoir lieu. Une fois l'autorisation officielle obtenue, les objets de test placés dans un contenant seront, si possible, radiographiés sur place avant le début du contrôle pour vérifier que pas plus d'un élément n'est masqué et qu'aucun autre article ne cache l'objet utilisé pour les tests. Les objets utilisés pour les tests de détection d'objets métalliques seront testés pour vérifier que leur masse déclenchera les détecteurs utilisés à cette fin (p. ex. Opinel 10). À cette étape, il faudrait décider s'il convient de déployer un leurre distracteur (p. ex. une bouteille d'eau pour les contrôles radioscopiques et un trousseau de clés pour la détection d'objets métalliques).

7.6.4.5 Les services chargés de la conduite des contrôles de sûreté pourraient aussi décider de nommer des chefs d'équipe pour veiller essentiellement à ce que les membres de l'équipe de contrôle exécutent leurs tâches de manière cohérente, efficace, juste et professionnelle. Les chefs d'équipe peuvent aussi être chargés de consigner les résultats des tests, permettant ainsi aux membres de l'équipe de se concentrer sur l'exécution des contrôles, en vue de la compilation des résultats et de la rédaction de comptes rendus complets. Les chefs d'équipes ne devraient pas effectuer les tests, mais les observer à distance, notamment au moyen d'une télévision en circuit fermé (CCTV) lorsque c'est possible.

Briefing avant le contrôle

7.6.4.6 Avant de commencer les contrôles de sûreté, un briefing sera organisé au cours duquel le chef d'équipe établira le rôle de chacun des membres pendant toute la durée des activités de contrôle, attribuer les tâches et distribuer les objets de test aux membres de l'équipe qui les transporteront, tenir un registre à ce sujet, et composer avec les exigences et les contraintes locales.

7.6.4.7 Au cours de ce briefing, le chef d'équipe abordera les questions suivantes avec tous les membres de l'équipe :

a) raison du contrôle ;

b) emplacement du contrôle ;

c) sujet du contrôle ;

d) outils à utiliser ;

e) recommandations antérieures formulées à propos de cet aéroport, ce transporteur, ce service, cette installation ;

f) rôles et responsabilités de chacun des membres de l'équipe.

7.6.4.8 Tous les membres de l'équipe devraient bien connaître les mesures à prendre dans les situations ci-après :

a) séparation durant les déplacements et le contrôle ;

b) perte d'anonymat avant le contrôle en raison de la reconnaissance des membres de l'équipe par le personnel de sûreté ou des objets utilisés pour les tests ;

c) révélation par inadvertance d'un objet utilisé pour les tests ;

d) annulation d'un test à l'insu en raison notamment :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

1) de problèmes de santé ou de sécurité ;

2) de la détection d'un objet de test avant le passage au point d'inspection/filtrage ;

3) d'incidences négatives importantes sur l'exploitation (p. ex. entraîner le retard d'un vol) ;

4) de tout autre motif raisonnable justifiant l'annulation du contrôle (p. ex. perte de l'objet de test) ;

e) incident réel déclenché sur les lieux du contrôle ;

f) demande d'authentifications par le personnel de sûreté.

7.6.5 Contrôle sur le terrain et consignation des résultats

7.6.5.1 Quel que soit l'aéroport, la compagnie aérienne, l'organisme ou l'installation visée, toutes les activités de contrôle devraient suivre les mêmes règles, principes et méthodes, tout en tenant compte de l'environnement local et des contraintes possibles. Ces contraintes locales devraient être examinées par les chefs d'équipe en coordination avec les points de contact locaux, préalablement aux activités sur le terrain et au plus tard, durant le briefing avant le contrôle.

7.6.5.2 Les activités de contrôle sur le terrain ne devraient pas gêner l'application des exigences d'exploitation et les équipes qui effectuent les contrôles ne devraient pas empêcher les aéroports, les exploitants d'aéronefs et autres services de mener leurs propres activités ni retarder les opérations et les passagers aux fins d'exécution d'une procédure de contrôle. L'équipe devrait adopter une ligne de conduite cohérente, efficace, équitable et professionnelle pendant la préparation et l'exécution du programme de contrôle, et durant l'évaluation et l'analyse des résultats du contrôle.

7.6.5.3 Par ailleurs, tous les membres de l'équipe feront preuve de discernement en mettant à l'épreuve l'efficacité des mesures de sûreté, étant entendu que ces mesures visent à prévenir, entraver ou détecter des actes d'intervention illicite. Par exemple, ils ne devraient pas forcer l'ouverture d'une porte d'accès faisant l'objet du contrôle, et en conclure qu'il s'agit d'un échec de la défense contre les accès non autorisés, pas plus qu'ils ne devraient dissimuler délibérément un EEI inerte pour en empêcher la détection.

7.6.5.4 Durant les activités de contrôle, les objets utilisés pour les tests devraient être traités comme suit :

a) lorsqu'ils ne sont pas utilisés, les objets de test seront conservés dans un endroit verrouillé et sécuritaire, et protégés contre toute manipulation non autorisée ;

b) durant les contrôles, la garde de ces objets et leur utilisation seront réservées uniquement aux membres de l'équipe ;

c) à la fin des activités de contrôle, tous les objets (y compris ceux qui ont été détectés, reconnus et confisqués par le personnel de sûreté et/ou les responsables des forces de l'ordre) seront récupérés et placés sous la garde du chef d'équipe ;

d) les objets utilisés pour les tests ne seront pas gardés, présentés, ou utilisés de manière à causer du tort ou des inquiétudes aux passagers ou à toute autre personne qui passent par les points d'inspection/filtrage à proximité de la zone où le contrôle a lieu.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Consignation des résultats

7.6.5.5 Les chefs ou les membres d'équipe devraient consigner les informations relatives à chaque contrôle, y compris les éléments suivants :

a) type et objectif du contrôle (p. ex. bagages de cabine – radioscopie) ;

b) emplacement (p. ex. terminal, point d'inspection/filtrage) ;

c) heures de début et de fin du contrôle ;

d) détails sur l'entité (p. ex. aéroport ou compagnie aérienne) et/ou l'activité (p. ex. inspection/filtrage des passagers et fouille d'aéronef) faisant l'objet du contrôle ;

e) brève description des résultats, incluant si possible les observations positives et, le cas échéant, la cause présumée de l'échec ;

f) tous autres détails et informations pertinents au rapport final (p. ex. noms et compétences des personnes interrogées, si les lois sur la protection des données le permettent).

Annonce de la tenue d'un contrôle à l'insu aux superviseurs et aux membres du personnel de sûreté

7.6.5.6 Immédiatement après un contrôle de sûreté à l'insu, et indépendamment des résultats, le chef d'équipe procédera en appliquant les principes ci-après :

a) garder une attitude professionnelle, cohérente et équitable durant tout le processus ;

b) présenter immédiatement au superviseur et au personnel de sûreté concernés une pièce d'identité, le formulaire d'autorisation et les références connexes ;

c) demander que la session se déroule dans un endroit privé ;

d) procéder avec prudence pour éviter d'attirer l'attention ou d'alarmer inutilement les passagers ou les autres personnes présentes ;

e) s'il n'est pas possible de rappeler une image radioscopique, envisager de refaire le test à l'écart des passagers et des autres personnes ;

f) révéler chacun des objets utilisés durant le test pour indiquer la nature de l'objet, l'endroit où il était dissimulé et la méthode utilisée ;

g) en l'absence d'un endroit privé, annoncer verbalement le dévoilement, sans retirer les objets utilisés pour le test afin d'éviter d'alarmer les autres personnes.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.6.6 Débriefing, compte rendu et mesures correctives

Débriefing

7.6.6.1 À la fin du contrôle, tous les objets utilisés pour les tests seront recensés et remis au chef d'équipe. S'il manque un ou plusieurs objets, le point de contact local devrait en être avisé immédiatement et tous les efforts déployés pour retrouver ces objets.

7.6.6.2 Lorsque tous les objets de test ont été récupérés, un débriefing devrait être organisé avec tous les membres de l'équipe pour obtenir les rétroactions immédiates des entités ayant fait l'objet du contrôle. Les chefs d'équipe informeront les représentants des entités concernées (et/ou les points de contact locaux, s'il y a lieu) de toutes les lacunes et défaillances de sûreté relevées au cours des activités de contrôle, et ils les conseilleront sur les mesures correctives éventuelles.

7.6.6.3 Durant le débriefing, les facteurs ayant contribué aux résultats des contrôles seront soulignés. Il peut s'agir de distractions, du niveau de l'effectif, des performances des équipements (p. ex. défaillance), des techniques de sûreté suivies et de la bonne application du concept d'utilisation du matériel d'inspection/filtrage.

Processus de compte rendu et d'application de mesures correctives

7.6.6.4 Après les activités de contrôle et le débriefing, le chef d'équipe devrait rédiger un rapport détaillé, comprenant des informations sur les objectifs, la composition des équipes, les résultats des contrôles ainsi que des conclusions et recommandations. Aux fins de normalisation et d'uniformité, l'autorité compétente devrait établir les objectifs du rapport en conformité avec le NQCP.

7.6.6.5 Le rapport devrait aussi faire état de la formation et des qualifications du personnel de la sûreté ayant fait l'objet du contrôle, prenant en compte leurs heures de service, le niveau de supervision, la charge de travail et tout autre élément d'information pertinent permettant d'établir une évaluation plus exacte. Ces considérations devraient aider le chef d'équipe à déterminer si les résultats sont attribuables aux compétences du personnel de sûreté ou à l'environnement de travail en général.

7.6.6.6 Lorsqu'une lacune est constatée dans le respect ou la mise œuvre efficace des mesures de sûreté, le chef d'équipe déterminera si les éléments ci-après en sont la cause :

a) négligence ou manque d'efficacité dans la mise en œuvre des mesures de sûreté (p. ex. formation inadéquate ou manque de supervision) ;

b) application inadéquate des mesures ou des procédures de sûreté ;

c) performance du matériel ;

d) politique ;

e) procédures ; et/ou

f) facteurs humains.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.6.6.7 À moins que l'échec du contrôle ne découle d'un acte fautif évident ou d'une négligence coupable d'un membre du personnel visé par le contrôle, les mesures correctives ne devraient pas être des mesures normatives prises à l'encontre du personnel.

Application de mesures correctives

7.6.6.8 Les rapports finaux devront être communiqués aux entités ayant fait l'objet de contrôles, soulignant les lacunes éventuelles dans la mise en œuvre efficace des mesures de sûreté. Les entités visées par les contrôles qui sont non conformes devront présenter un plan d'action correctrice dans les délais convenus en conformité avec le NQCP.

7.6.6.9 Si l'autorité compétente a constaté l'absence répétée d'application de mesures ou de procédures de sûreté, elle devrait envisager de partager les informations pertinentes sur les résultats des contrôles avec les parties prenantes intéressées, le cas échéant, afin de faciliter une amélioration continue.

7.6.6.10 L'entité ayant fait l'objet d'un contrôle devrait procéder à une analyse approfondie du rapport sur le contrôle de sûreté et mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires afin de combler les lacunes relevées, dès que possible.

7.6.6.11 Elle devrait aussi conserver en dossier tous les rapports sur les contrôles de sûreté et sur les mesures correctives mises en œuvre.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Chapitre 8

RECRUTEMENT, SÉLECTION ET FORMATION

8.1 PROGRAMME NATIONAL DE FORMATION À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE (NCASTP)

8.1.1 Principes généraux

8.1.1.1 Le NCASTP a pour objet d'encadrer la sélection et la formation du personnel participant à la sûreté de l'aviation, en en décrivant les diverses fonctions à remplir dans l'exécution de cette activité des plus importantes. Le NCASTP énonce également les responsabilités de formation respectives de tous les services et organismes exécutant ou supervisant les mesures de sûreté décrites dans le NCASP de l'État.

8.1.1.2 Il faudrait envisager de définir les différents types de programmes de formation à la sûreté, ainsi que toutes les catégories d'employés qui recevraient la formation pertinente dans ce domaine, en fonction de leurs tâches, tout comme les objectifs de la formation, la durée minimale, la fréquence et le contenu des programmes de formation. Enfin, le NCASTP devrait stipuler les moyens d'assurer l'efficacité du programme, ainsi que les procédures de certification des vérificateurs, inspecteurs, instructeurs et agents d'inspection/filtrage nationaux.

8.1.1.3 Les dispositions du NCASTP s'appliquent à tous les services et organismes participants ou responsables de l'exécution du programme sous tous les aspects.

8.1.1.4 Le NCASTP s'applique aussi bien au personnel de sûreté qu'aux autres employés et devrait préciser les exigences de formation pour les deux catégories de personnel.

8.1.1.5 L'autorité compétente devrait être responsable de l'établissement, de l'administration et de la promulgation du NCASTP de l'État ; elle devrait, s'il y a lieu, conseiller les autorités aéroportuaires, exploitants d'aéronefs et autres services et organismes œuvrant à l'aéroport, concernant toutes questions relatives à la formation à la sûreté de l'aviation.

8.1.1.6 La politique de la formation à la sûreté de l'aviation énoncée dans le NCASTP devrait préciser que ses dispositions relatives à l'instruction et la formation ne sont pas limitées uniquement au personnel de sûreté de l'aviation et de l'aéroport. Tous ceux qui participent de près ou de loin à l'aviation civile et qui doivent recevoir une formation à la sûreté devront aussi être clairement définis. Une consultation préalable entre les parties concernées contribuera à déterminer les besoins en la matière.

8.1.1.7 Afin d'assurer une formation uniforme appropriée, fondée sur des buts et des objectifs de formation cohérents, le NCASTP devrait inclure des directives précises sur la mise en œuvre. Ces directives devraient couvrir les domaines suivants :

a) public ciblé ;

b) ressources financières allouées ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) cours spécialisés ;

d) principes/démarches pédagogiques (par exemple techniques d'enseignement : en classe, formation assistée par ordinateur, etc.) ;

e) procédures d'acquisition, de formation et de développement ;

f) sources et disponibilité des matériels d'enseignement ;

g) fréquence des sessions de formation ;

h) principes régissant les calendriers d'enseignement (par exemple structure et planification) ;

i) utilisation des matériels et équipements d'enseignement ;

j) disponibilité et utilisation des installations de formation ;

k) critères d'admissibilité et système de sélection des participants aux sessions ;

l) procédures d'acceptation des candidats ;

m) critères d'étude avant la session ;

n) facteurs relatifs aux notes de passage des cours ;

o) certificat de maîtrise de la matière enseignée ;

p) système d'évaluation des étudiants et des cours et système de compte rendu ;

q) fréquence et conduite des révisions des cours (séminaires) ;

r) fréquence des cours périodiques ;

s) rapport entre la formation et les possibilités de promotions.

8.1.2 Fondement juridique

L'autorité compétente ne peut mettre en œuvre et administrer efficacement un programme de formation que si elle dispose de l'autorité juridique appropriée. Une telle législation devrait inclure toutes les dispositions requises pour l'exécution du NCASTP, et être établie en conformité avec les éléments suivants :

a) normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17 ;

b) règlements nationaux ;

c) règlements régionaux et recommandations régionales, le cas échéant.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.1.3 Définitions

Le NCASTP devrait contenir une liste de termes définis, de manière à assurer une compréhension claire et commune des mots, énoncés et expressions spécifiques et des noms communs ou particuliers. Il devrait au minimum définir les termes ci-après :

a) autorité compétente ;

b) vérification d'antécédents ;

c) certification ;

d) principes des facteurs humains ;

e) performances humaines ;

f) personnel de sûreté ;

g) personnel non chargé de la sûreté.

8.1.4 Établissement du programme de formation

8.1.4.1 Afin d'aider les États à mettre au point leurs propres programmes de formation, le Secrétariat de l'OACI a créé un modèle de NCASTP, présenté à l'Appendice 7. Les chapitres qui suivent contiennent des orientations sur les éléments inclus dans ce modèle.

8.1.4.2 Les programmes de formation ne devraient être conçus que par des personnes qualifiées disposant du niveau d'instruction requis, notamment d'une connaissance adéquate de l'établissement de cours sur la sûreté et de l'exploitation de l'aviation civile. De même, la formation ne devrait être assurée que par des enseignants ou des instructeurs qui répondent aux critères définis dans le NCASTP.

8.1.4.3 Les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, ainsi que tous autres organismes participant à l'exploitation de l'aviation civile devraient disposer d'une organisation adéquate de gestion de la sûreté, afin d'assurer la pérennité de la formation à la sûreté et l'exécution efficace du NCASTP. Celui-ci doit inclure les normes que doivent respecter les administrateurs responsables de l'application de la sûreté dans leurs organisations respectives.

8.1.4.4 L'instruction et la formation en matière de sûreté ne devraient pas se confiner uniquement aux cours de formation à la sûreté. Dans la mesure du possible, et si c'est approprié, les autres cours de formation devraient incorporer un élément de sensibilisation à la sûreté de l'aviation, en particulier ceux qui sont destinés au personnel de l'aéroport et au personnel de l'exploitant d'aéronefs, ainsi qu'à celui des services chargés de l'application de la loi.

8.1.4.5 La responsabilité d'établir et de maintenir à jour une stratégie d'instruction et de formation à la sûreté d'un État, telle que la définit le NCASTP devrait être confiée à la section de politique et de réglementation en matière de sûreté de l'aviation civile, sous la direction d'un cadre supérieur désigné pour donner des conseils et des directives et, le cas échéant, une aide directe à tous ceux qui seraient touchés par le programme de formation. L'établissement du NCASTP peut être externalisé, mais seulement sous la supervision de l'autorité compétente et avec son approbation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.1.4.6 Le succès de la formation à la sûreté repose sur les six critères essentiels suivants :

a) des objectifs, des résultats et un contenu clairement définis ;

b) un nombre suffisant d'instructeurs qualifiés ;

c) un système efficace de présentation par rapport aux normes et critères pédagogiques locaux ;

d) un équipement adéquat ;

e) une norme minimale de réussite établie et adéquate, à savoir le niveau de connaissances et d'aptitudes requis de chaque participant ;

f) une méthode clairement définie d'évaluation du système de formation.

8.1.4.7 Chaque État devrait déterminer la portée de la formation à assurer dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Cela signifie le type de formation à donner, les catégories de personnel à former, le nombre d'instructeurs et leurs qualifications, les emplacements habituels pour chaque type de cours, ainsi que la durée de chaque cours et le nombre d'étudiants.

8.1.5 Organisation et responsabilités

8.1.5.1 L'autorité compétente responsable de l'établissement, de la mise en œuvre et de la tenue à jour du NCASTP devait assurer :

a) l'établissement approprié du programme ;

b) la supervision et l'approbation appropriées du programme si son établissement a été externalisé ;

c) la conformité du programme aux lois nationales et aux dispositions du NCASTP ;

d) un examen périodique régulier de la teneur du programme et, s'il y a lieu, son amendement en temps et lieu ;

e) la communication, à tous les services et organismes intéressés, des dispositions relatives à la sélection et à la formation ;

f) l'apport d'assistance et de conseils et, s'il y a lieu, d'aide directe aux organisations dans l'établissement de leurs programmes de formation internes ;

g) que les normes de sélection et de formation ont été respectées, en évaluant la qualité des méthodes d'enseignement et du contenu technique du programme, et en consultant les dossiers de formation du personnel.

8.1.5.2 Pour s'acquitter comme il faut de son rôle de supervision, l'autorité compétente devrait pouvoir accéder, à tout moment, aux notes de cours et autres aides pédagogiques, telles que les films, vidéos, diapositives, répliques d'armes et d'explosifs, afin d'examiner la qualité des matériaux d'enseignement fournis par les différents organismes chargés de la formation à la sûreté de l'aviation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.1.5.3 Le NCASTP devrait définir les responsabilités des autres services et organismes de l'État participants ou responsables de l'application des mesures de sûreté, tels que les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, les services d'application de la loi, les organismes de sûreté, les manutentionnaires de fret, les fournisseurs de provisions de bord, les services de messagerie, les agents de services d'escale, les fournisseurs de services ATS et les institutions de formation. Les responsabilités de ces organismes devraient consister, entre autres, à :

a) établir, tenir à jour et mettre en œuvre un programme de recrutement et de formation, conforme aux dispositions du NCASTP, destiné à tout personnel participant à la sûreté de l'aviation ;

b) assurer que leur personnel, et le personnel des organisations agissant en leur nom, sont choisis et formés conformément aux normes énoncées dans le NCASTP.

8.1.5.4 Le programme de recrutement et de formation des organismes participant à la sûreté de l'aviation devrait contenir des critères de sélection du personnel, notamment une description des qualifications essentielles pour les diverses tâches, ainsi que les détails de la formation initiale et de la formation périodique, les aides et les documents de formation requis, et des exemples de tests d'examen. Le programme de sélection et de formation du personnel devrait être soumis à l'autorité compétente pour examen et approbation, et son exécution devrait être supervisée.

8.1.5.5 Le NCASTP devrait spécifier les critères de la formation initiale de tous les employés de sûreté, incluant le contenu des modules applicables, avant que ces employés n'entrent en fonction. Il devrait spécifier en outre que les employés ne participant pas aux fonctions de sûreté devraient tous recevoir une formation initiale de sensibilisation à la sûreté, dans les délais d'un mois suivant leur entrée en fonction.

8.1.5.6 Le NCASTP devrait spécifier les critères de la formation périodique de tous les employés, pour s'assurer qu'ils sont bien à jour en termes de connaissances, d'aptitudes, de compétences et de préparation. En application du principe de l'évaluation des risques, le programme devrait stipuler la fréquence des sessions régulières de formation pour les divers groupes visés. La formation périodique du personnel de sûreté devrait être menée au moins une fois par an, tandis que pour les autres catégories de personnel, elle peut être organisée une fois tous les trois ans, ou moins souvent si les résultats de l'évaluation des risques le justifient, sauf par exemple dans le cas des membres des équipages de conduite et de cabine, dont la formation à la sûreté devrait être assurée une fois par an.

8.1.5.7 Les exigences de formation indiquées dans le NCASTP s'appliqueront à tous les membres du personnel, que leur emploi soit temporaire ou permanent.

8.1.5.8 Le NCASTP devrait exiger que les autorités de l'État et autres entités procèdent à des examens appropriés pour vérifier que les employés comprennent bien les matières enseignées. Dans le cas du personnel de sûreté, le NCASTP devrait stipuler une note de passage (en pourcentage) que les stagiaires devront atteindre avant d'être considérés compétents pour exercer leurs fonctions. Par ailleurs, les autorités de l'État et les autres services et organismes devraient mettre en place des procédures de formation d'appoint à l'intention des employés qui ne répondent pas aux normes établies. Des procédures de certification particulières devraient être définies dans le NCASTP pour les vérificateurs, inspecteurs, administrateurs, superviseurs et agents d'inspection/filtrage nationaux de sûreté.

8.1.5.9 Le NCASTP devrait exiger des autorités de l'État et des autres services et organismes qu'ils tiennent des dossiers de formation exacts et à jour pour toutes les catégories d'employés relevant du NCASTP. Ces dossiers seront conservés au moins pendant toute la durée d'emploi de chaque membre du personnel, ou au-delà si l'autorité compétente l'exige. Par ailleurs, les dossiers devraient être complets et à jour, et pouvoir être consultés sur demande par l'autorité compétente et par les vérificateurs et inspecteurs nationaux. Ils devraient inclure au minimum les éléments suivants :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) le nom de l'employé et son titre ;

b) l'identité de l'employeur actuel ;

c) la date d'entrée en fonction ;

d) les fonctions de sûreté et la date de la première activité ;

e) les détails sur la formation reçue, incluant les dates et la durée (en heures) ;

f) le nom de l'instructeur et les signatures datées de l'instructeur et de l'employé ;

g) les résultats des performances et des examens ;

h) le pourcentage ou les notes minimales obtenues durant la certification.

8.1.5.10 Les résultats des performances et des examens devraient être gardés confidentiels.

8.1.5.11 L'autorité compétente responsable de l'établissement et de la mise en œuvre du NCASTP devrait s'assurer que la formation à la sûreté de l'aviation est à jour et appropriée aux besoins actuels, et qu'elle puisse répondre à des degrés de menace accrus. Si l'établissement de diverses parties du NCASTP est externalisé, l'autorité compétente devrait conserver le contrôle de la qualité et du contenu. Le NCASTP a pour objet ultime de doter le personnel de l'attitude, des connaissances, des compétences et de l'expérience dont il aura besoin pour s'acquitter de ses fonctions. C'est pourquoi le programme de formation devrait être revu fréquemment, pour s'assurer qu'il réponde non seulement aux besoins du jour, mais également aux impératifs futurs, notamment en termes de préparation, de ressources et de matériel. La même importance devrait être accordée à la formation nécessaire après la période de formation initiale. La formation de recyclage devrait être revue régulièrement, et les superviseurs et directeurs devraient également recevoir une formation appropriée, de manière à rester à jour dans leurs connaissances de la sûreté de l'aviation.

8.1.5.12 Pour conserver sa crédibilité, le NCASTP d'un État doit maintenir ses normes de formation au plus haut niveau possible. Des normes de formation inadéquates se traduiront pas des performances professionnelles médiocres qui porteront préjudice à l'intégrité des mesures de prévention de la sûreté nationale, aussi bien qu'à celle du réseau régional et international. L'autorité compétente de chaque État devrait donc veiller à mettre sur pied et à appliquer un système à deux volets pour la surveillance des pratiques de formation. Ce système de surveillance pourrait couvrir les installations et services de formation évalués ci-après :

a) au sein de l'autorité compétente, afin de vérifier :

   1) la qualité de l'enseignement et des méthodes d'enseignement ;

   2) l'actualité et l'exactitude du contenu technique des cours de formation à la sûreté de l'aviation ;

b) en dehors de l'autorité compétente (ministère de l'Éducation ou tout autre organisme reconnu par l'État), afin :

   1) d'obtenir des conseils techniques sur les méthodes et les pratiques spécialisées ;

   2) de favoriser le soutien et la reconnaissance du rôle de l'institut de formation et de ses objectifs.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.1.5.13 Des visites semestrielles planifiées ou aléatoires à un institut de formation pourraient produire des évaluations écrites constructives, soulignant la nécessité d'améliorer ou de modifier la méthodologie de formation pour se tenir informés des tendances internationales.

8.2 FACTEURS HUMAINS DANS LES ACTIVITÉS DE SÛRETÉ DE L'AVIATION

8.2.1 Principes généraux

8.2.1.1 L'élément le plus crucial d'un système de sûreté de l'aviation civile est l'exploitant qui prend les décisions critiques de sûreté.

8.2.1.2 Les facteurs humains sont des éléments essentiels pour renforcer l'efficience et l'efficacité de la sûreté aérienne et ils devraient intervenir dans tous les aspects des activités de sûreté de l'aviation civile, surtout si le déploiement de technologies de plus en plus avancées a intensifié les exigences sur les opérateurs humains.

8.2.1.3 Pour atteindre les plus hautes normes de sûreté en aviation civile, il convient d'aborder les considérations de facteurs humains en rapport avec le système de sûreté de l'aviation civile dans le cadre d'initiatives internationales collectives et collaboratives. Un des mécanismes possible pour bâtir une collaboration et un consensus internationaux est le Groupe consultatif technique sur les facteurs humains de la sûreté de l'aviation internationale (InterTAG), qui coordonne le partage de renseignements sur la recherche et le développement relatifs aux pratiques recommandées sur les facteurs humains.

8.2.1.4 Les États devraient promouvoir les programmes de recherche sur les facteurs humains, qui seraient consacrés à la mise au point de nouveaux équipements et technologies de sûreté, et intégrer un volet sur les facteurs humains dans leur NCASP, dans le but d'élaborer et de promulguer des lignes directrices, des spécifications et des critères de certification pour les différents niveaux de performance des systèmes en matière de sûreté de l'aviation civile. Les États devraient également établir et mettre en œuvre de meilleures procédures de recrutement, de sélection, de formation et d'évaluation de leur personnel de sûreté de l'aviation civile.

8.2.1.5 Le premier objectif des considérations de facteurs humains dans les activités de sûreté de l'aviation civile serait de rendre le système de sûreté de l'aviation civile résistant aux conséquences des erreurs humaines. Les facteurs humains contribueraient à atteindre cet objectif en appliquant l'effet multiplicateur des capacités et des limitations humaines pour renforcer les performances de l'ensemble du système. Un tel renforcement est réalisé en adaptant les capacités et les limites des exploitants aux processus, procédures, technologies et équipements utilisés dans les activités de sûreté de l'aviation civile.

8.1.2.6 Le deuxième objectif serait de renforcer l'efficience et l'efficacité de l'ensemble du système de sûreté de l'aviation civile. L'efficacité dans le système peut être définie de diverses façons, comme par exemple en déterminant le nombre d'agents de sûreté requis pour assurer l'inspection/filtrage de tous les bagages, la durée nécessaire pour inspecter/filtrer un nombre donné de passagers, et les méthodes d'évaluation des résultats et de la conformité de la détection des menaces. L'objectif peut être atteint par la connaissance des facteurs humains qui, si elle est appliquée correctement, contribue à :

a) définir les règlements de sécurité ;

b) intégrer ces connaissances dans la conception et le processus de certification des équipements ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) établir et définir les procédures destinées à renforcer la résistance aux erreurs ;

d) formuler des directives pour la sélection, la formation, l'évaluation et la gestion des performances du personnel de sûreté.

8.2.1.7 Les États devraient établir des programmes sur les facteurs humains dans la sûreté de l'aviation, afin d'élaborer des lignes directrices, des spécifications et des critères de certification pour les différents niveaux de performance des systèmes dans les activités de sûreté de l'aviation civile.

8.2.1.8 La connaissance des facteurs humains contribue essentiellement à assurer l'efficience, l'efficacité et la pérennité d'un système dans lequel l'intégration des agents d'inspection/filtrage de sûreté de l'aviation à la technologie qu'ils appliquent, et aux processus et procédures qu'ils doivent suivre, donne un système dont la sensibilité de réaction est proportionnelle à la menace.

8.2.1.9 Les sections ci-après sur les facteurs humains comprennent, sans s'y limiter :

a) l'intégration des facteurs humains ;

b) les structures organisationnelles et la culture de la sûreté ;

c) les aspects de travail et d'environnement.

8.2.1.10 Ces informations visent à appuyer la mise en œuvre des normes et des pratiques recommandées de l'Annexe 17 relatives aux aspects des facteurs humains dans les activités de sûreté de l'aviation.

8.2.2 Impératifs des facteurs humains essentiels dans l'appui des activités de sûreté de l'aviation civile

8.2.2.1 L'efficacité de la sûreté est déterminée par la performance des agents de sûreté et par les pratiques organisationnelles et l'environnement dans lesquels ils travaillent. Les agents de sûreté aux points d'inspection/filtrage en particulier, et ceux qui sont chargés de l'inspection/filtrage des bagages de soute, travaillent en équipe et l'environnement collectif peut avoir une influence importante sur leurs performances professionnelles. Les pratiques liées au travail, telles que la conception des tâches, la structure de la gestion, les réseaux de communication, les systèmes d'évaluation des agents, ainsi que les avantages intrinsèques et extrinsèques du travail, influent non seulement sur la perception que se font les agents de leurs tâches, mais aussi sur leur dévouement au travail, et sur leurs performances professionnelles. Cela peut se répercuter sur la qualité de leurs interactions entre collègues et avec les voyageurs, et donc sur l'efficacité et la régularité de leurs performances.

8.2.2.2 De mauvaises pratiques professionnelles, sources de dérapages, d'oublis et d'erreurs, peuvent avoir des répercussions importantes et lourdes de conséquences pouvant compromettre l'efficacité des procédures d'inspection/filtrage et de la gestion opérationnelle, et saper la confiance des voyageurs dans le système de sûreté.

8.2.2.3 Il convient donc d'optimiser les stratégies de gestion, ainsi que les processus et procédures du système organisationnel dans les domaines tels que l'évaluation des performances, la gestion des équipes, les communications d'équipe, la sélection d'agents d'inspection/filtrage et de leurs superviseurs, la formation et l'évaluation, et la conception des tâches.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.2.2.4 Par ailleurs, il convient de développer et de mettre en application dans les systèmes d'inspection/filtrage de sûreté de l'aviation une culture qui encourage la collaboration par des mesures d'incitation et de rétroaction constructive plutôt que par la contrainte et les punitions ou les menaces.

8.2.2.5 Les chapitres qui suivent donnent un aperçu des aspects de facteurs humains qui présentent le potentiel de contribuer à la pérennité d'un système d'inspection/filtrage offrant le plus haut degré de conformité, d'efficience et d'efficacité, tout en tenant compte des besoins du personnel de sûreté aussi bien que des passagers et du personnel à l'aéroport.

8.2.3 Formation et technologie

8.2.3.1 Un des objectifs essentiels de la formation est d'atteindre le degré de compétence approprié de la façon la plus efficace par rapport aux coûts. Une recherche permettra de définir, par exemple, les caractéristiques visées de la formation assistée par ordinateur (FAO) pour l'analyse des images radioscopiques, et d'envisager l'intégration et l'utilisation d'autres supports de formation en tenant compte du milieu opérationnel. L'analyse d'images, qui est la clé de voûte des fonctions de l'agent de sûreté, ne repose pas uniquement sur la simple reconnaissance des formes mais fait aussi appel à la souplesse mentale, qui est une qualité essentielle dans le domaine de la sûreté de l'aviation. C'est cette qualité qui, en fin de compte, permet à l'industrie de contrer les agissements des malfaiteurs. Une formation efficace vise à développer une telle capacité.

8.2.3.2 La FAO est utile pour développer les compétences des agents d'inspection/filtrage et la conception d'une telle formation devrait faire l'objet d'une attention particulière. Le recours à la FAO devrait être justifié par les besoins de la formation plutôt que par toute disposition technologique, afin d'assurer que la formation présente toutes les qualités requises à la réalisation de l'objectif de formation. La nature interactive et visuelle de la FAO doit être optimisée pour assurer un apprentissage actif de l'agent d'inspection/filtrage ; des systèmes moins interactifs risquent de ne pas offrir de tels avantages. Une FAO bien conçue peut être très efficace et permettre une formation efficiente, interactive et adaptée au rythme du stagiaire. La FAO peut servir à enseigner non pas seulement le comment de l'apparence d'un objet sous les rayons X, mais aussi le pourquoi, permettant ainsi au stagiaire de généraliser les principes appris et de reconnaître les variantes. Le recours à la FAO ne constitue qu'un élément du programme général de formation.

8.2.3.3 La formation en cours d'emploi est le dernier élément consolidant les aptitudes et connaissances des agents d'inspection/filtrage acquises initialement dans l'environnement opérationnel.

8.2.4 Intégration des facteurs humains

8.2.4.1 Dans un système de sûreté efficace par rapport aux coûts, les aptitudes et les compétences humaines et la technologie jouent un rôle crucial pour assurer la sécurité des passagers. Or, l'élément humain est souvent négligé dans l'industrie de la sûreté aérienne, qui fait peu de cas des capacités et des limites humaines.

8.2.4.2 Les modifications de l'environnement de la sûreté résultent surtout des facteurs suivants :

a) l'évolution de la menace terroriste, qui a une forte influence sur le type et le nombre de changements consécutifs des règlements et des procédures de sûreté ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) les mesures d'efficacité d'ordre commercial, telles que l'accélération du rythme de traitement des passagers aux points de contrôle de sûreté, ou les mesures d'économie ;

c) l'imposition d'un certain niveau de qualité des services à la clientèle offerts aux passagers dans l'ensemble du système de sûreté de l'aviation.

8.2.4.3 Tous les facteurs énumérés ci-dessus présentent le potentiel d'entraîner l'introduction d'un ou de plusieurs des changements suivants par l'autorité de réglementation et/ou l'industrie de l'aviation :

a) introduction de nouvelles procédures de sûreté ;

b) modification des procédures normalisées pour les processus de sûreté ;

c) modifications des modalités des fouilles aléatoires ;

d) introduction de nouvelles technologies d'inspection/filtrage de sûreté ;

e) introduction d'exigences supplémentaires de formation à la sûreté.

8.2.4.4 Tous ces changements ne sont pas sans conséquence sur la performance des agents d'inspection/filtrage. Les progrès technologiques peuvent apporter d'importantes améliorations dans la sûreté des aéroports, mais uniquement si les agents d'inspection/filtrage sont en mesure d'utiliser les nouveaux systèmes et si ceux-ci sont bien intégrés dans l'environnement aéroportuaire. Ces systèmes devraient être conçus en tenant dûment compte des capacités humaines de performance.

8.2.4.5 Dans la recherche de solutions technologiques, il peut arriver que les développeurs de systèmes ne tiennent pas suffisamment compte de limitations des capacités humaines, telles que la fatigue ou le manque de force, et de leur portée, ainsi que des facteurs environnementaux (éclairage, chauffage, bruit, distractions et sources de stress), ce qui est essentiel pour que les systèmes soient utilisables.

8.2.4.6 Dans le cas des aéroports, la compétence, la formation et le roulement du personnel sont des domaines qui appellent une attention particulière, en raison de leurs conséquences sur la compréhension et la facilité d'emploi des systèmes. Les systèmes dont l'utilisation est difficile à apprendre sont plus coûteux à exploiter si le roulement du personnel est élevé, tandis que les systèmes difficiles à utiliser ont des incidences négatives à long terme sur les performances (par exemple sur la détection des cibles) et sur les coûts connexes (par exemple sur la durée de traitement de chaque passager ou de chaque bagage).

8.2.4.7 Par ailleurs, il est facile d'apporter des changements simples à un processus sans bien en saisir toutes les répercussions. Des effets sur le débit, par exemple, auront des répercussions directes sur les coûts lorsque le niveau de service convenu n'est pas respecté, sans parler de coûts probables à long terme qui ne sont pas immédiatement évidents, tels que les effets sur le niveau de stress et le moral des employés, le roulement du personnel et le recrutement, et les coûts de formation. L'intégration des considérations de facteurs humains permet de résoudre de nombreux problèmes et d'améliorer les performances générales du système.

8.2.4.8 Comme le montre le Tableau 8-1, la prise en considération des facteurs humains aux phases de conception, de mise au point, d'installation et d'acceptation d'un système de sûreté, assure qu'il est bien tenu compte des besoins des utilisateurs ultimes et de l'environnement opérationnel.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Tableau 8-1. Considérations concernant les facteurs humains

Utilisateurs	Les utilisateurs du système et leurs caractéristiques, tels que les agents de sûreté, les superviseurs, les directeurs de service, les passagers, etc.
Tâches	Quelles sont les tâches actuelles des utilisateurs et des agents d'entretien et comment s'en acquittent-ils. Quelles seront leurs tâches futures et comment s'en acquitteront-ils.
Performances	Les effets de l'introduction du nouveau système sur les utilisateurs et autres intéressés. Par exemple : La charge de travail des agents de sûreté va-t-elle augmenter ?
Risques	Les risques et les dangers posés par l'environnement, et les incidences sur les exigences.
Ressources	Compétences et aptitudes exigées des agents qui utilisent l'équipement.
Exigences	Exigences relatives aux facteurs humains qui imposeront des contraintes sur la conception du matériel. Par exemple : Tous les agents de sûreté comprennent-ils entièrement la nature des changements apportés aux procédures de sûreté ? Le niveau de formation fourni par le fabriquant du matériel de sûreté est-il suffisant ?

8.2.4.9 Les avantages de l'intégration des facteurs humains dès le début du processus de conception de changements à apporter à l'environnement de sûreté de l'aviation sont notamment les suivants :

a) assurance que les problèmes liés aux facteurs humains seront bien administrés ;

b) assurance que les changements prévus correspondent aux capacités physiques et mentales de la population cible ;

c) réduction des coûts d'exploitation grâce à une intégration préalable des facteurs humains, permettant :

1) d'optimiser l'efficacité ;

2) de réduire les risques d'erreurs humaines ;

3) de réduire le roulement du personnel et les coûts connexes de la formation ;

4) de renforcer la sécurité ;

d) assurance que les éléments liés aux facteurs humains de la planification sont appropriés dès le départ, ce qui permet d'éviter des corrections coûteuses ultérieures ;

e) participation des représentants des utilisateurs et des spécialistes des domaines couverts au processus de planification ;

f) promotion des communications et de la collaboration entre les diverses organisations et disciplines.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.2.4.10 L'intégration des facteurs humains est un processus systématique pour détecter, suivre et résoudre les problèmes liés aux facteurs humains. L'idée est de structurer et de formaliser la gestion des éléments des projets et des décisions qui sont souvent délaissés ou oubliés. Une telle intégration favorise les communications, la collaboration et le partage des informations.

8.2.4.11 L'introduction de nouveaux processus, technologies ou systèmes dans l'environnement ou le système de sûreté présente de nombreux risques, dont certains sont attribuables aux facteurs humains. Ainsi, une nouvelle installation peut avoir les conséquences suivantes :

a) absence d'amélioration, voire détérioration des performances de détection des menaces ;

b) incidences négatives sur le débit ;

c) augmentation du nombre d'agents de sûreté requis pour faire fonctionner le système ;

d) accélération du roulement du personnel ;

e) incidences négatives sur la satisfaction des passagers.

8.2.4.12 L'application officielle du processus d'intégration des facteurs humains permettra d'identifier ces risques, ainsi que d'autres, de les gérer et de les atténuer. L'adoption d'un tel processus contribuera à améliorer les performances dans l'ensemble du système de sûreté, à tous les points où des agents d'inspection/filtrage travaillent avec des passagers et avec la technologie.

8.2.4.13 L'élément intégration de l'intégration des facteurs humains est d'importance critique ; pour être efficaces, les activités relatives aux facteurs humains doivent en effet nécessairement être intégrées au plan de gestion du projet et, s'il y a lieu, au processus plus large d'ingénierie des systèmes. De plus, cette intégration devrait intervenir à un stade précoce, car elle permet le flux de l'information à travers toutes les activités et permet que les résultats des activités en matière de facteurs humains informent et influencent en temps utile le développement des systèmes. Pour maximiser les avantages, il convient que les activités relatives aux facteurs humains fournissent des apports au cycle de vie de la conception à chacune des phases clés de conception et de mise en œuvre.

8.2.5 Normes régissant les activités relatives aux facteurs humains et leur intégration

8.2.5.1 Les normes régissant les activités relatives aux facteurs humains et leur intégration ont été établies de manière à couvrir tous les aspects du développement des systèmes qui sont liés aux facteurs humains. Une norme sur l'intégration des facteurs humains devrait définir un ensemble d'exigences relatives aux facteurs humains pour les aéroports, les fabricants et les fournisseurs de services. Il y a aussi des exigences imposées aux autorités de réglementation d'appuyer l'application de l'intégration des facteurs humains et, s'il y a lieu, des exigences à satisfaire par les intégrateurs de systèmes ou par les tiers ayant à gérer le développement et l'installation d'un nouveau système.

8.2.5.2 De telles exigences en matière de facteurs humains représentent une attente vis-à-vis de l'industrie de mener des activités dans ce domaine. Une norme relative à l'intégration des facteurs humains apporte aussi des orientations pragmatiques, en décrivant plus en détail les activités et les processus qui devraient être envisagés et exécutés au cours du développement et de la mise en œuvre du matériel et des services. Il est reconnu que tous les projets n'exigeront pas le même niveau de prise en compte des facteurs humains, aussi des orientations sont-elles données pour appuyer la prise de décisions qui assureront que les activités effectuées en matière de facteurs humains sont proportionnées à l'ampleur, à la nature et à la complexité du projet.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Ressources humaines

8.2.5.3 Il convient de tenir compte de ce qui suit en identifiant les questions de ressources humaines :

a) niveaux de dotation en personnel qui seront nécessaires pour soutenir le système à travers tout l'éventail des opérations ;

b) types de personnel qui seront nécessaires pour soutenir le système aux différentes phases de son existence (par exemple catégories et/ou personnel de service) ;

c) comment les besoins de dotation en personnel et de quarts de travail seront gérés en fonction de la charge de travail ;

d) le système s'appuiera-t-il sur des compétences rares.

Personnel

8.2.5.4 Il convient de tenir compte de ce qui suit dans le recensement des questions de personnel :

a) qualités cognitives et physiques exigées des employés pour appuyer les activités du système ;

b) niveaux de compétences et de formation requis pour une efficacité optimale ;

c) le personnel devra-t-il être déployé sur des durées différentes ou pour de longues durées ;

d) différents types d'expertise et d'expérience exigées du personnel pour le nouveau système par rapport à l'ancien système ;

e) formation et qualifications préalables qui seraient utiles ;

f) effets du nouveau système sur la satisfaction professionnelle du personnel et sa motivation.

Formation

8.2.5.5 Il convient de tenir compte de ce qui suit dans le recensement des questions de formation :

a) besoins pour la formation, par exemple médias et matériel, effectifs et installations, et efficacité par rapport aux coûts ;

b) différents types de formation pour le personnel utilisant différents systèmes ou exécutant différentes tâches ;

c) lacunes dans les compétences en rapport avec les méthodes de travail dans le système proposé ;

d) y a-t-il un risque de réduction des compétences du fait de l'automatisation et comment y faire face ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

e) mesures à prendre pour assurer l'efficacité de la formation ;

f) y aura-t-il des besoins de planification et d'expertise supplémentaires pour mettre en œuvre de nouveaux programmes de formation et de nouvelles activités pédagogiques ;

g) conformité de la formation à des normes extérieures ;

h) incidences des calendriers de formation sur le personnel en place et sur les nouveaux employés ;

i) quels seront les types de formation requis pour les instructeurs.

Ergonomie

8.2.5.6 Il convient de tenir compte de ce qui suit dans le recensement des questions d'ergonomie :

a) comment les interfaces utilisateurs, les systèmes d'information et les fonctions de contrôle seront-ils conçus pour correspondre aux capacités cognitives des opérateurs et des agents d'entretien ;

b) comment les espaces de travail et le matériel seront-ils conçus pour correspondre aux caractéristiques physiques des opérateurs et des agents d'entretien ;

c) comment seront prises les décisions concernant les tâches à automatiser et celles qui resteront manuelles ;

d) effets de la nouvelle technologie sur la conscience de la situation, le processus décisionnel et la communication, au sein de l'équipe et au niveau des individus ;

e) incidences possibles de la conception du système sur les besoins de formation ;

f) faudra-t-il améliorer la gestion des informations, par exemple en combinant les informations de différentes sources ;

g) faudra-t-il que du personnel partage des locaux pour une communication efficace ;

h) y aura-t-il des modifications importantes dans les conditions de travail, par exemple espace, confort, éclairage, chauffage, humidité ;

i) besoins en matière de tâches d'entretien et de soutien pour la durée de vie du matériel.

Sécurité du système

8.2.5.7 Il convient de tenir compte de ce qui suit dans le recensement des questions de sécurité du système :

a) comment les sources d'erreurs seront-elles identifiées, analysées et atténuées ;

b) dans quelle mesure des erreurs non intentionnelles pourraient-elles affecter la sûreté ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) une législation particulière en matière de sûreté devrait-elle être appliquée ;

d) des modes de repli seront-ils nécessaires en cas de défaillance du système ;

e) le système exigera-t-il des niveaux beaucoup plus élevés de tolérance aux erreurs et de fiabilité humaine.

Risques pour la santé

8.2.5.8 Il convient de tenir compte de ce qui suit dans le recensement des risques pour la santé :

a) moyens de détermination des responsabilités ;

b) normes à appliquer en matière de santé et de sécurité ;

c) effet éventuel des problèmes environnementaux, tels que la température et le niveau sonore, sur les performances humaines ;

d) moyens de réduire au minimum le risque d'exposition du personnel au rayonnement électromagnétique, au laser et aux sources de matières nucléaires, biologiques, chimiques ou toxiques ;

e) risque éventuel de blessures lié à l'utilisation ou à l'entretien du matériel ;

f) obligation pour le personnel de faire des mouvements répétitifs ou de soulever/porter de lourdes charges ;

g) gestion de la perception de risques liés à des dangers potentiels pour la santé ;

h) critères à appliquer pour assurer l'équilibre entre santé et performances.

Société et organisation

8.2.5.9 Il convient de tenir compte de ce qui suit dans le recensement des questions sociales et organisationnelles :

a) Le système proposé créera-t-il de nouvelles tâches ou des changements dans les procédures opérationnelles ?

b) De quelle manière la coopération avec d'autres groupes ou organismes aura-t-elle des incidences sur la structure de l'organisation ?

c) Le nouveau système ou les méthodes de travail connexes auront-ils des incidences sur les normes culturelles, éthiques ou spirituelles existantes ?

d) Comment sera-t-il tenu compte des différences de genre et de l'évolution des attentes sociales ?

e) Mesures en place pour assurer une doctrine commune.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.2.6 Organisation du travail

8.2.6.1 Bien qu'il soit sans doute avantageux d'établir et d'appliquer des solutions technologiques, les performances du personnel d'inspection/filtrage de sûreté devraient aussi être déterminées par les pratiques de travail de l'organisation, telles que la conception des tâches, la structure de gestion, les réseaux de communication et le système d'évaluation des employés. Ces pratiques de travail n'influent pas seulement sur la perception que les agents d'inspection/filtrage ont de leur travail, mais déterminent aussi la performance des tâches et influencent la qualité des interactions entre collègues. Des pratiques de travail médiocres pourraient avoir des répercussions profondes et lourdes de conséquences, telles que menaces non perçues, pratiques opérationnelles incorrectes et ruptures de communication.

8.2.6.2 L'environnement de l'équipe peut avoir des incidences profondes sur les performances professionnelles. Une méthode alternative au régime couramment pratiqué du superviseur externe, créant une attitude « eux et nous », est celle du chef d'équipe, faisant vraiment partie du groupe.

8.2.6.3 D'autres interventions au niveau de l'organisation incluent les bénéfices de techniques efficaces de surveillance du personnel et d'évaluation des performances pour aider à maintenir des normes de performance dans l'inspection/filtrage des passagers. Au sein des systèmes d'inspection/filtrage des passagers, les États devraient développer une culture qui renforce la performance des agents d'I/F par la coopération, des récompenses et des retours d'information constructifs.

8.2.6.4 Ces questions organisationnelles ont malheureusement tendance à recevoir une faible priorité, car les avantages ne sont visibles qu'à long terme. Une telle situation présente le risque d'un rapide roulement du personnel, ce qui entraîne des coûts supplémentaires de recrutement et de formation.

8.2.7 Supervision et équipes

8.2.7.1 Si leur titre peut varier d'un État à l'autre, les agents chargés de la supervision et de la surveillance du personnel de sûreté, appelés ci-après superviseurs, jouent un rôle clé aux points de contrôle de sûreté. Les superviseurs influent sur les opérations de deux manières : directement par la gestion de leurs équipes, et indirectement par leurs rapports avec les agents d'inspection/filtrage, influençant ainsi la culture au travail. Les superviseurs sont par ailleurs la première ligne de gestion visible pour le personnel de première ligne et ont donc une grande influence sur la motivation et la qualité des rapports entre personnel d'encadrement et personnel opérationnel.

8.2.7.2 Des instances de réglementation telles que l'autorité compétente devraient solliciter des apports de représentants des aéroports et d'experts de la conception organisationnelle pour définir avec précision le rôle des superviseurs et en faire part à la communauté de l'aviation.

8.2.7.3 Un manque de cohérence dans le comportement des superviseurs qui coopèrent avec les équipes d'agents d'inspection/filtrage peut causer des lacunes de sûreté et compromettre les rapports importants entre eux et ces agents. Pour assurer la cohérence, il est recommandé d'adopter des procédures opérationnelles normalisées à appliquer dans certaines conditions. Des procédures opérationnelles normalisées peuvent être établies, par exemple, pour décrire quand et comment des articles suspects ou dangereux sont signalés à un superviseur.

8.2.7.4 Les directeurs de la sûreté des aéroports devraient établir des procédures opérationnelles normalisées car ils ont une connaissance approfondie des opérations et des activités de leur aéroport particulier. L'autorité compétente devrait évaluer ces procédures pour s'assurer qu'elles sont conformes aux règlements et pourrait peut-être donner des orientations sur les meilleures pratiques suivies à d'autres aéroports.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.2.7.5 Les relations entre agents d'I/F et agents chargés de la fouille des bagages sont un domaine qui bénéficierait particulièrement de l'amélioration des communications entre équipes. Il conviendrait d'encourager les agents d'I/F, par des règlements et par la supervision et la gestion, à communiquer leurs raisons de demander la fouille manuelle des bagages. Les agents de fouille pourront ainsi concentrer leur attention sur les points soulevant des inquiétudes et renforcer l'efficacité de la procédure. Les agents de fouille devraient également être encouragés à rendre compte aux agents d'I/F des résultats de leur fouille et aider les agents d'I/F à développer leurs connaissances. Une telle situation pourrait avantageusement faire l'objet de procédures opérationnelles normalisées, pour informer les agents d'I/F du processus et assurer la cohérence d'application.

8.2.7.6 L'éventail des fonctions qu'un superviseur est tenu d'exercer varie énormément entre États et entre aéroports. Pour assurer une coopération efficace entre les employés tels que les agents d'inspection/filtrage, les superviseurs et les cadres, chaque catégorie doit comprendre clairement son rôle et ses responsabilités et la façon dont ils s'intègrent avec les rôles et responsabilités des autres groupes. Sans normes précises, il est probable que le personnel se comportera selon sa propre interprétation de l'attitude appropriée, qui peut être contraire aux meilleures pratiques.

8.2.7.7 Il appartient donc à chaque aéroport de rédiger les descriptions de postes de superviseur, qui indiqueront les fonctions qu'un superviseur est censé accomplir en détail et en termes précis (par exemple, vérifier les portiques de détection d'objets métalliques au début du quart de travail, surveiller le flux de passagers à des intervalles de 30 minutes, etc.), plutôt que d'énoncer de vagues formules (par exemple, maintenir les performances du personnel). Ces descriptions de poste devraient être diffusées à tous les membres du personnel d'inspection/filtrage et devraient être disponibles aux fins d'évaluation par un organisme indépendant. Ces évaluations confirmeront deux conditions : 1) Les séries de fonctions décrites dans la description de poste officielle correspondent-elles bien à la pratique opérationnelle ? ; et 2) La description de poste est-elle réaliste quant aux exigences qu'elle impose au superviseur ?

8.2.7.8 Une formation à la supervision devrait être offerte à tous les nouveaux superviseurs et inclure les aspects techniques et interpersonnels du poste. Les aspects interpersonnels devraient d'ailleurs constituer au moins 50 % du cours, être spécifiques et couvrir des problèmes réels d'inspection/filtrage plutôt que les compétences générales de gestion du personnel. La formation donnée doit renforcer la capacité de :

a) donner un retour d'information constructif sur les performances ;

b) déterminer les besoins de formation du personnel et d'y donner suite ;

c) résoudre de manière diplomatique les conflits qui pourraient survenir au sein du personnel ;

d) diriger le personnel dans un style de leadership qui inspire le respect ;

e) créer une ambiance de coopération d'équipe au sein des unités de fouille ;

f) contrer les préjugés personnels et de donner des évaluations de performances justes et objectives.

8.2.8 Régimes de quarts de travail et rotation des tâches

8.2.8.1 La gestion attentive des régimes de quarts de travail des agents d'I/F et l'aménagement de leurs horaires de travail et de repos contribue à assurer une performance efficace de ces agents en aidant à maintenir la vigilance. Il convient que ces agents d'I/F fassent l'objet de révisions régulières, pour assurer que les périodes de repos soient suffisantes et viennent au moment opportun, et que la rotation des quarts de travail convient bien aux intéressés. Il est abondamment prouvé que les facteurs ci-après contribuent à la fatigue des agents d'I/F :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) interruption du sommeil par des quarts de nuit et, dans une moindre mesure, par des quarts trop matinaux ;

b) durée du sommeil fortement restreinte par des horaires de travail comprenant des périodes de repos de moins de dix heures entre les quarts ;

c) les périodes de travail de plus de huit heures sont considérées comme très fatigantes ;

d) l'augmentation de la fatigue est liée à l'accumulation de la charge de travail et, dans le cas des inspections/filtrages radioscopiques, ses effets sont évidents dans les quatre à six heures qui suivent le début du quart de travail.

8.2.8.2 L'organisation des quarts de travail a des incidences majeures sur la performance de travail, où le facteur clé est le degré de vigilance. Deux des facteurs les plus importants dont on sait qu'ils influent sur le degré de vigilance d'une personne sont la période de la journée et le temps écoulé depuis la fin de la période de sommeil la plus longue. À ces facteurs s'ajoutent la charge de travail, les délais impartis, surtout lorsque la charge de travail est lourde, et l'heure où le quart de travail a commencé. Tous ces facteurs combinés jouent sur les divers degrés de vigilance au cours de toute période de 24 heures.

Rotation des listes des travailleurs

8.2.8.3 La plupart des listes reposent sur un système de rotation vers l'arrière, c'est-à-dire que l'employé qui a fait le quart de nuit passe à un quart d'après-midi, ou d'un quart du soir au premier quart du matin. Les courtes périodes de repos de sept à dix heures entre des quarts successifs sont appelées « reprises rapides (du travail) » et sont liées à une importante réduction de la période de sommeil. Une planification appropriée permet d'atténuer — au moins partiellement — les effets de la fatigue cumulative. Si des reprises rapides du travail ne peuvent être évitées, elles ne devraient pas être suivies d'un quart prolongé.

8.2.8.4 Les systèmes de rotation vers l'avant sont préférables, car ils éliminent les reprises rapides. Si des systèmes de rotation vers l'arrière sont utilisés, ils ne devraient pas comprendre des reprises rapides du travail.

8.2.8.5 La vitesse de rotation peut varier considérablement entre les listes, certains systèmes pouvant inclure jusqu'à douze quarts matinaux consécutifs et jusqu'à cinq quarts de nuit consécutifs. En général, la durée de sommeil supplémentaire sous forme de siestes prises avant le travail ne suffit pas à compenser le déficit cumulatif de sommeil. De même, les quarts matinaux sont associés à une réduction de la durée du sommeil, qui est en moyenne inférieure de trois heures à la période de sommeil pendant les jours de congé. Il est préférable d'appliquer une rotation rapide car elle réduit le nombre de jours consécutifs durant lesquels le sommeil est perturbé, surtout dans le cas des quarts de nuit consécutifs et, dans une moindre mesure, dans le cas de quarts matinaux consécutifs. Une autre solution possible serait de choisir des groupes d'agents d'inspection/filtrage qui préfèrent commencer tôt pour effectuer ces quarts.

8.2.8.6 Dans le régime des quarts de travail, la rotation devrait être rapide pour limiter à un maximum de deux le nombre de quarts de nuit consécutifs.

8.2.8.7 Si les quarts matinaux sont plus fréquents, il est recommandé de limiter le nombre de quarts matinaux consécutifs, en fonction de l'heure à laquelle ils débutent. Disons, par exemple, que le nombre de quarts matinaux consécutifs qui débutent avant sept heures du matin devrait être limité à un maximum de quatre, et celui des quarts débutant avant six heures du matin à un maximum de deux.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.2.8.8 Les longues séquences de quarts matinaux sont à éviter, en appliquant un système de rotation rapide. Si les exigences opérationnelles ne le permettent pas, il serait possible de prévoir un début plus tardif pour certains quarts, afin de permettre une récupération partielle du sommeil dans le cas des quarts matinaux. Une autre solution consisterait à avancer progressivement l'heure de début des quarts, passant par exemple de huit heures à sept heures, puis à six heures, pour permettre aux employés de s'adapter graduellement.

8.2.8.9 Chez les agents d'I/F de sûreté, la fatigue subjective augmente avec la durée du quart de travail. Les quarts d'une durée supérieure à huit heures, en particulier, sont considérés comme très fatigants. Des périodes de service de plus de douze heures peuvent être associées à une dégradation brutale de la performance. Les recherches indiquent cependant qu'une bonne organisation permet de limiter les baisses de performance, par exemple en aménageant bien les horaires des quarts et en prévoyant des pauses suffisantes et des lieux de repos.

8.2.8.10 La durée des quarts de travail devrait être limitée à huit heures, surtout si d'autres facteurs tels qu'une charge de travail élevée, des débuts de quart très matinaux ou des tâches nocturnes contribuent au niveau de fatigue. Cette restriction peut être assouplie si certaines conditions, liées par exemple à l'heure de la journée, aux pauses et aux lieux de repos, sont remplies.

8.2.8.11 L'accumulation de la fatigue durant le travail est associée à des charges de travail élevées. Lorsque la charge de travail est élevée, la performance des tâches qui exigent une attention soutenue est particulièrement susceptible d'en pâtir. Dans le cas de l'inspection/filtrage de sûreté, la fatigue durant l'inspection/filtrage radioscopique se fait sentir quatre à six heures après le début du quart de travail. C'est pourquoi les quarts couvrant des périodes à charge de travail élevée devraient être de plus courte durée, afin de réduire le plus possible la fatigue. Le temps consacré à l'I/F radioscopique au cours d'une période de travail devrait être surveillé de près.

8.2.8.12 Les listes des quarts de travail devraient tenir compte des périodes de haut débit et, s'il y a lieu, limiter aussi bien la durée des quarts que la période consacrée aux tâches nécessitant un haut degré de concentration mentale.

8.2.8.13 La performance d'un agent d'I/F au cours d'une certaine période dépendra de facteurs tels que l'heure de la journée, l'avancement du quart de travail, le niveau cumulatif du manque de sommeil, le nombre et le type de quarts effectués précédemment, le type de tâche et la charge de travail. L'inspection/filtrage radioscopique des bagages de cabine ne devrait pas être effectuée pendant plus de 20 minutes par heure de travail. Une durée de 45 minutes a été acceptée pour les agents d'I/F des bagages de soute, dans le cadre d'un système d'I/F automatisé des bagages de soute pendant des quarts de jour, les recherches ayant indiqué qu'une telle limite est acceptable. Il est possible que cette durée puisse être accrue dans certaines circonstances, mais des études plus détaillées seront nécessaires pour examiner la précision et la rapidité de la performance à la suite de l'exécution des tâches d'I/F pendant une certaine durée, avant que des recommandations de modifications précises puissent être formulées.

8.2.8.14 La rotation des tâches au cours du quart de travail est un moyen fréquemment utilisé pour maintenir la vigilance, mais il y a peu d'indications, voire aucune, qui puissent servir de lignes directrices sur la fréquence optimale des rotations. Certaines tâches sont liées à des exigences physiques ou mentales élevées, mais il n'est guère possible d'en déterminer l'effet sur le degré de fatigue durant une période subséquente d'inspection/filtrage radioscopique. De même, rien n'indique qu'une lourde charge de travail physique entraîne par la suite un degré élevé de fatigue mentale.

8.2.8.15 La rotation des tâches devrait être maintenue pour assurer que l'accumulation de fatigue due à une charge de travail élevée avant une session d'I/F radioscopique soit minimale. Tous les agents devraient pouvoir prendre au moins une pause par quart de huit heures, pour manger et boire. La nécessité d'autres pauses dépendra de la nature des tâches, mais les quarts de travail qui comprennent des sessions d'inspection/filtrage radioscopiques, en particulier dans une zone de fouille centrale, devraient inclure des périodes de pause supplémentaires de plus de dix minutes. Des lieux de repos adéquats devraient être prévus à proximité des zones de travail des employés, avec notamment des sièges confortables et du matériel pour préparer des boissons chaudes.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.2.8.16 Les superviseurs devraient être formés en utilisant des scénarios opérationnels réalistes, pouvant être suivis en ligne, et les performances des stagiaires devraient être évaluées selon un mécanisme objectif et normalisé. Des formations d'appoint/recyclage devraient être organisées annuellement.

8.2.9 Suivi des performances

8.2.9.1 Les performances d'un point de contrôle de sûreté peuvent être examinées en termes de :

a) conformité à la sûreté ;

b) vitesse de traitement des passagers ;

c) service à la clientèle.

8.2.9.2 Un système de suivi des performances peut fournir les données nécessaires pour déterminer où des améliorations sont requises et évaluer le succès de toutes interventions. Il peut être appliqué à de nombreux niveaux différents, par exemple, dans l'ensemble du système, aux divers aéroports ou aérogares, à des équipes ou à des individus.

8.2.9.3 Un système complet de suivi des performances, comprenant des ensembles modulaires de mesures, devrait faciliter une meilleure compréhension de chacun des facteurs aux différents niveaux. Le comportement des groupes et des individus peut être fortement influencé par la méthode d'évaluation du système et par les objectifs établis. Ainsi, si des objectifs et des sanctions financières sont fixés de manière à maximiser le débit de passagers à un point de contrôle, mais pas à l'I/F des passagers en correspondance, les ressources destinées à la sûreté pourraient être consacrées de façon disproportionnée à la zone de fouille centrale, au détriment du flux dans la zone de fouille des passagers en correspondance. Les mesures à prendre devraient donc être soigneusement équilibrées et réparties dans toutes les opérations de sûreté de l'aéroport, avec une pondération appropriée si elles sont appliquées en combinaison.

Régime de suivi de performances

8.2.9.4 Les systèmes de suivi des performances sont plus efficaces s'ils sont appuyés par un régime qui assure une collecte de données suffisamment complète et fréquente et accorde une attention particulière à la qualité et à la cohérence des données recueillies, surtout s'il y a des évaluations subjectives.

8.2.9.5 Les prestataires des services de sûreté d'aéroport devraient assumer la responsabilité du suivi de leurs propres performances, mais une collecte indépendante de données par des superviseurs devrait renforcer ce processus.

8.2.9.6 Le suivi peut être effectué selon plusieurs méthodes différentes. Par exemple, le suivi pourrait être une tâche dédiée assurée par un superviseur qui consacre une période déterminée, par exemple 15 minutes, à observer chaque couloir d'un point de contrôle et à recueillir des données, et à donner immédiatement après un retour d'information au personnel de sûreté. Une autre possibilité serait que la tâche de suivi soit une des tâches qu'effectue un superviseur gérant un petit nombre de couloirs. Dans les deux cas, les faiblesses de performance et les domaines nécessitant une formation de rattrapage sont mis en évidence par le personnel de supervision opérationnelle, qui devrait référer pour formation les agents d'I/F concernés.

8.2.9.7 Certains aéroports procèdent au suivi de conformité comme fonction indépendante confiée à l'équipe de formation, qui procède au suivi de performance en cours d'emploi et identifie, le cas échéant, les agents qui ont besoin d'un complément de formation. Si la métrique fournit des données pour un diagnostic de performance, il sera possible de dispenser la formation de rattrapage d'une manière correspondant à la nature de l'insuffisance et elle présentera donc un meilleur rapport coût-efficacité.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Rétroaction sur la performance

8.2.9.8 Lorsque les agents d'I/F et le personnel aéronautique travaillent en fonction d'objectifs réalisables précis, leurs performances sont systématiquement de meilleure qualité que s'il leur est simplement demandé de faire de leur mieux. Une rétroaction, lorsqu'elle est réalisée de manière appropriée, a un effet direct sur la performance car elle motive ceux qui travaillent bien, tout en permettant que ceux qui sont moins performants corrigent les comportements ou les techniques qui ne répondent pas aux normes établies. Un système de rétroaction devrait reposer sur une évaluation concrète de la performance mais, sachant qu'un système de sûreté ne sera jamais efficace à 100 %, il devrait aussi être encourageant et équilibré, sans être excessivement punitif en cas de défaillances, d'omissions ou d'erreurs.

8.2.9.9 La rétroaction améliore les performances, non seulement en aidant les agents à corriger leurs erreurs, mais aussi en renforçant leur formation. Pour avoir un effet optimal, elle doit être étroitement liée à un événement réel. Un système efficace de rétroaction doit être associé à une politique de récompense des bonnes performances. Il devrait se concentrer sur les faiblesses de performance, mais la rétroaction positive, qu'elle soit ou non sous forme monétaire, est un élément important pour renforcer les comportements et les méthodes que requiert la fonction de sûreté d'un aéroport.

Conformité en matière de sûreté

8.2.9.10 La conformité en matière de sûreté devrait être mesurée à un niveau élevé au moyen de tests à l'insu, où un faux passager essaie de faire passer un article dangereux à un point de contrôle de sûreté, en le dissimulant sur sa personne ou dans son bagage de cabine.

8.2.9.11 Les tests à l'insu devraient être une métrique basée sur le résultat, plutôt que sur le processus ; s'ils sont menés assez fréquemment et dans le cadre d'un système solide, ils devraient constituer un indicateur valable de la performance du système. Les résultats d'un test à l'insu devraient être binaires (succès ou échec) ; le système de sûreté étant foncièrement variable, un grand nombre de tests est requis pour donner des résultats fiables et représentatifs. Il est pratiquement impossible de tester chaque agent d'I/F effectuant chaque tâche de filtrage au moyen de tests à l'insu. Il convient donc de recourir à d'autres moyens.

8.2.9.12 Dans le cas de l'inspection/filtrage aux rayons X, la projection d'images fictives de menace est un outil couramment utilisé de formation intégrée et d'évaluation de performances qui donne une mesure des résultats et peut être déployé aux niveaux de l'individu, de l'équipe ou de l'aéroport. Dans le cas d'autres tâches de sûreté, telles que la fouille des bagages, il est plus pratique d'évaluer le processus que le résultat.

8.2.9.13 La conformité en matière de sûreté devrait être mesurée à l'aide d'une liste de vérification contenant de nombreux critères et comportements observables. La non-conformité devrait être notée, avec une appréciation du degré de gravité, et attribuée au niveau de l'agent d'I/F concerné.

8.2.10 Les défis de l'avenir

8.2.10.1 Un défi majeur à affronter est d'assurer que les agents d'inspection/filtrage aient un milieu organisationnel, une structure de travail et une technologie de la sûreté utilisable qui favorise le professionnalisme et la compétence et puisse récompenser convenablement l'un et l'autre, de manière à assurer des taux élevés de détection et de dissuasion contre les actes hostiles, tout en accordant une haute priorité au service à la clientèle.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.2.10.2 Il n'existe pas de solution unique pour renforcer les performances du système de sûreté de l'aviation afin d'assurer un système solide et durable, donnant des résultats constants et efficaces. Une combinaison de méthodes et une compréhension des facteurs qui influent sur les diverses gammes de fonctions, de tâches et d'exigences devraient permettre d'obtenir les normes opérationnelles les plus élevées en matière de sûreté de l'aviation, de soutenir un système de sûreté efficace et efficient tout en assurant un débit satisfaisant de traitement des passagers et une facilitation appropriée.

8.3 PERSONNEL DE SÛRETÉ

8.3.1 Généralités

8.3.1.1 Le recrutement, la sélection, la formation et la certification appropriés du personnel de sûreté sont des éléments critiques dans l'établissement d'un système de sûreté efficace et adéquat.

8.3.1.2 Les dispositions et les exigences relatives à la formation du personnel de sûreté devraient être définies dans le NCASTP. Le personnel de sûreté est composé de personnes chargées de mettre en œuvre les mesures de sûreté ci-après :

a) contrôle d'accès ;

b) surveillance et patrouille ;

c) sûreté des aéronefs ;

d) sûreté en vol, assurée par exemple par le personnel de conduite et le personnel de cabine ;

e) inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine ;

f) inspection/filtrage des bagages de soute, du fret et de la poste ;

g) inspection/filtrage des véhicules ;

h) procédures applicables aux fournitures pour les services de restauration et pour les exploitants d'aéronefs et d'aéroports ;

i) formation à la sûreté de l'aviation ;

j) application de mesures de contrôle de la qualité ;

k) gestion de la sûreté de l'aviation.

8.3.2 Recrutement

8.3.2.1 Il convient de suivre les procédures décrites ci-après pour déterminer si un employé ou un candidat possède les compétences requises et l'intégrité voulue pour se voir confier des fonctions de sûreté de l'aviation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.3.2.2 Dans la pratique, une sélection et un recrutement efficaces signifient que les fonctions, les compétences et les capacités des cadres de l'I/F de sûreté sont déterminées et qu'un recrutement et une sélection justes et efficaces sont assurés et, en définitive, que la performance au travail est prédite. Le recrutement d'un personnel approprié devrait réduire le roulement des employés, renforcer l'efficacité de la formation et accroître la satisfaction professionnelle du personnel.

8.3.2.3 Un autre facteur mis en évidence par l'examen des compétences est que les procédures d'analyse des postes devraient être revues et actualisées régulièrement, en particulier lorsque des changements sont apportés aux exigences d'un poste. Les modifications apportées aux règlements au fil des ans, à la suite de différentes menaces contre la sûreté, risquent de changer profondément les exigences imposées à l'agent d'I/F. Ces changements pourraient concerner les différents types de cibles ou les méthodes de fouille appliquées.

8.3.2.4 C'est l'utilisation de techniques de sélection appropriées et valables qui devrait assurer le recrutement juste et efficace du personnel le plus apte et approprié pour les opérations de sûreté de l'aviation civile. Ceux qui sélectionnent les agents d'I/F de sûreté devraient employer des techniques conçues pour mesurer les compétences requises pour les postes de sûreté à l'endroit considéré. Par exemple, à certains aéroports, les agents de sûreté peuvent être tenus d'effectuer toutes les tâches au point de contrôle, et aussi de participer à l'I/F des bagages de soute et à la sécurisation du périmètre aux points de contrôle. À d'autres emplacements, les rôles peuvent être plus sélectifs. La sélection du personnel approprié devrait renforcer la performance au travail, optimiser l'efficacité de la formation, améliorer la satisfaction professionnelle et réduire le roulement du personnel.

8.3.2.5 Des taux élevés de roulement du personnel contribuent à accroître le coût du recrutement et de la formation. En outre, les taux d'attrition durant la formation et à la phase initiale de la formation en cours d'emploi sont assez élevés. À cela s'ajoutent les coûts de vérification des antécédents, de dépistage de la toxicomanie et de vérification des empreintes digitales des candidats, qui augmentent ce qu'il en coûte aux entreprises de sûreté pour mener leurs activités. C'est pourquoi le processus de recrutement devrait inclure des techniques conçues pour réduire le roulement du personnel. En donnant une description réaliste de l'emploi, un avis de vacance efficacement rédigé devrait attirer le type de candidat approprié pour le processus de sélection. Une description réaliste de l'emploi favorise l'autosélection au stade initial, ce qui devrait réduire la charge de travail de sélection, ainsi que le taux de roulement. Les renseignements obtenus par le processus d'analyse de poste devraient être utilisés pour concevoir des processus de recrutement efficaces, en assurant que les qualifications requises et la description de poste correspondent exactement aux tâches que les candidats retenus auront à effectuer en cours d'emploi. L'analyse devrait ensuite servir de base pour assurer la validité du processus de sélection, notamment en termes de conditions juridiques et d'audit.

Formulaires de demande d'emploi

8.3.2.6 Tous les candidats devraient remplir une demande d'emploi, indiquant les renseignements détaillés ci-après, pour une période à déterminer par l'autorité compétente :

a) renseignements personnels, accompagnés d'une photographie récente certifiée authentique ;

b) instruction ;

c) formation ;

d) emplois antérieurs ;

e) toutes autres informations jugées nécessaires par l'État pour faciliter la vérification des antécédents, afin de confirmer l'identité et l'expérience de la personne, y compris le casier judiciaire éventuellement.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.3.2.7 La demande d'emploi inclura en outre :

a) une déclaration attestant que les renseignements sont exacts et complets ;

b) la confirmation que les vérifications d'antécédents ont été faites ;

c) une déclaration selon laquelle le candidat accepte que toute fausse déclaration puisse entraîner le rejet de sa candidature et des poursuites disciplinaires ou criminelles ;

d) l'accord du candidat pour que des renseignements personnels et professionnels puissent être recueillis auprès de ses anciens employeurs, d'établissements d'enseignement, d'organismes gouvernementaux et de références personnelles, aux fins de vérification ;

e) la signature du candidat.

8.3.2.8 La demande d'emploi devrait être conservée par l'entreprise pendant la durée de l'emploi et devrait être disponible pour inspection à la demande de l'autorité compétente.

Entrevues

8.3.2.9 Chaque candidat devrait rencontrer une personne possédant les compétences voulues pour procéder aux formalités de recrutement et qui devrait s'assurer qu'il comprend l'importance et les pleines conséquences des déclarations faites sur le formulaire de demande d'emploi.

8.3.2.10 L'entrevue a pour but :

a) de déterminer les raisons du départ de l'emploi précédent ;

b) de confirmer l'absence de périodes non documentées ;

c) d'obtenir d'autres renseignements pertinents, selon les directives de l'autorité compétente.

8.3.2.11 Si des lacunes sont constatées dans les emplois successifs du candidat, ou s'il paraît peu probable que les renseignements qu'il a fournis puissent être vérifiés, il convient de lui demande de donner :

a) les détails des références appropriées ;

b) des documents indépendants appropriés pour la vérification, tels qu'un certificat de mariage, une carte de sécurité sociale ou des documents d'immigration.

8.3.2.12 Si un candidat donne des références personnelles pour aider à vérifier, par exemple, des lacunes dans les renseignements concernant ses emplois antérieurs, il convient de confirmer les titres de compétences de ces références avant de chercher à procéder à des vérifications.

8.3.2.13 D'autres moyens d'étayer les informations fournies par un candidat n'est pas à écarter. Si la vérification ne peut être faite en contactant les références ou en évaluant les documents soumis, il faut demander au candidat de fournir d'autres références ou de soumettre d'autres pièces justificatives aux fins de vérification.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.3.2.14 Les décisions concernant l'engagement d'un candidat devraient être prises au niveau de la direction, en tenant dûment et pleinement compte des informations obtenues durant le processus de vérification et de toutes périodes pour lesquelles une vérification complète n'a pu être faite. L'autorité compétente décidera alors si son approbation est requise pour engager le candidat pour certaines fonctions sensibles.

Dossiers de recrutement

8.3.2.15 Des documents suffisants seront conservés dans le dossier de chaque employé recruté, indiquant :

a) les détails de l'entrevue du candidat ;

b) l'achèvement du processus de vérification appropriée, incluant la vérification requise des antécédents ;

c) une évaluation de la condition physique du candidat révélant que rien ne l'empêche de s'acquitter de ses fonctions ;

d) les résultats du processus de vérification, incluant les conclusions concernant les périodes qu'il n'a pas été possible de vérifier ;

e) le nom et le titre du cadre qui a approuvé le recrutement du candidat.

8.3.2.16 Les personnes retenues pour des postes de direction et de supervision devront démontrer qu'elles possèdent ou peuvent acquérir les qualités de leadership nécessaires, en plus de leurs expériences et compétences en matière de sûreté. Elles devraient en particulier pouvoir surveiller efficacement la performance du personnel de sûreté. En outre, elles devraient être conscientes de l'importance des mesures de contrôle de la qualité pour s'assurer que les mesures de sûreté répondent aux normes établies.

8.3.3 Processus de sélection

8.3.3.1 Un processus de sélection efficace permettra de trouver les personnes les plus aptes à s'acquitter de diverses fonctions. Une bonne sélection optimise l'efficacité de la formation, assure de bonnes performances, augmente la satisfaction professionnelle et réduit le roulement du personnel.

8.3.3.2 Il est important de fonder la procédure de sélection sur une description détaillée des exigences du poste. La description devrait inclure tous les éléments pertinents, tels que les tâches et les fonctions à exécuter, les compétences personnelles et l'environnement organisationnel dans lequel se déroulera le travail. La description de poste peut servir à valider le processus de sélection, notamment en termes de conditions juridiques et d'audits.

8.3.3.3 Tous les employés en poste ou potentiels de toute organisation participant à l'application de mesures de sûreté de l'aviation, notamment l'inspection/filtrage de sûreté de l'aviation, devraient faire l'objet de vérifications d'antécédents, répétées s'il y a lieu. Les vérifications d'antécédents incluront des recherches pour détecter toute participation au sein de groupes soupçonnés d'activités ou de sympathies terroristes, ainsi que des vérifications de l'identité et des expériences des candidats, y compris le casier judiciaire. Les vérifications d'antécédents seront répétées chaque fois que l'employé aura à renouveler ses permis d'identification de sûreté d'aéroport.

8.3.3.4 Le Chapitre 11 contient des directives sur les vérifications d'antécédents, avec des exemples de renseignements à fournir.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.3.3.5 Toutes les décisions relatives à l'aptitude d'un candidat à un poste comportant des fonctions d'I/F de sûreté de l'aviation devraient être fondées sur des procédures fiables, valides et normalisées.

8.3.4 Exigences de formation

8.3.4.1 Toutes les catégories de personnel de sûreté, incluant le personnel du service de sûreté, le personnel participant aux procédures d'inspection/filtrage, les instructeurs, les inspecteurs, les vérificateurs et les gestionnaires, devraient suivre, outre la formation de sensibilisation à la sûreté, une formation spécifique propre à leurs fonctions respectives.

8.3.4.2 La formation initiale en classe et les sessions régulières de formation devraient inclure un but et des objectifs de formation et de comportement qui décrivent les comportements qu'un stagiaire devra démontrer pour exécuter une tâche efficacement. Ces objectifs devraient fournir des apports à la conception du programme de formation et des mesures de l'efficacité selon lesquelles le programme devrait être jugé. Les objectifs devraient inclure des comportements observables à l'issue de la formation, les conditions dans lesquelles ces comportements se produiront et les critères de performances acceptables. Le comportement observable consiste en actions qu'il est attendu que le stagiaire soit capable d'effectuer à l'issue de l'instruction. Des actions consistant à identifier, démontrer, classer ou agir devraient être utilisées, car elles représentent des comportements observables qui peuvent être vérifiés. Pour atteindre ces objectifs, la formation devrait être fondée sur des méthodes d'enseignement solides et l'évaluation des matières apprises.

Approche systémique de l'évaluation de la formation

8.3.4.3 L'évaluation de la formation est le processus par lequel un programme de formation est évalué afin de déterminer le degré de réalisation de ses objectifs. Ce processus vise à améliorer tous les aspects de la formation, dont le contenu des cours, l'environnement d'enseignement et la méthode d'enseignement. Les évaluations devraient servir à assurer que les programmes de formation donnent bien le rendement escompté de l'investissement et que les pratiques de formation sont constamment suivies, mises à jour et améliorées, de manière que les niveaux de performance opérationnelle demeurent élevés. Toutes les organisations responsables de la formation et du développement du personnel de sûreté de l'aéroport devraient assurer une certaine forme d'évaluation de la formation.

8.3.4.4 La formation, loin d'être considérée comme une activité facultative, devrait faire partie d'un processus d'amélioration continue des activités. La Figure 8-1 montre le processus de la formation et de son évaluation, destiné à améliorer l'analyse des besoins de formation, ainsi que la conception et la mise en œuvre de la formation.

8.3.4.5 Lorsqu'ils établissent des programmes de formation, les directeurs de la sûreté devraient suivre une démarche itérative, conçue pour améliorer constamment la qualité de la formation donnée. L'approche suggérée comprend quatre phases principales :

a) analyse des besoins de formation du personnel ;

b) conception et établissement des mallettes pédagogiques ;

c) exécution de la formation contenue dans les mallettes, avec des occasions d'instruction, de pratique et d'évaluation des connaissances et des aptitudes acquises ;

d) évaluation de la formation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

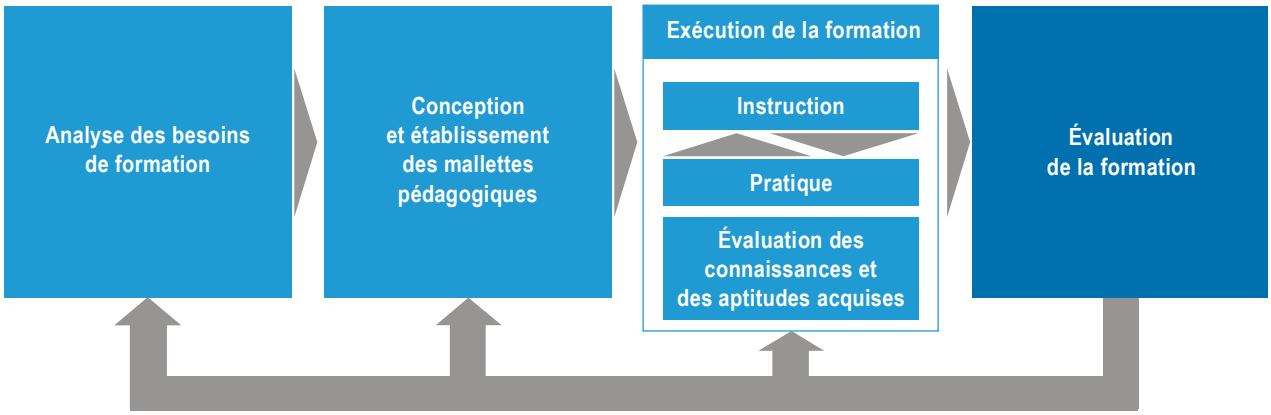


Figure 8-1. Approche systémique de l'évaluation de la formation

8.3.4.6 Comme l'indique la Figure 8-1, l'évaluation de la formation contribue à la fois à la conception et à l'exécution de la formation donnée, ainsi qu'au processus de détermination des besoins de formation du personnel.

Approche recommandée pour l'évaluation de la formation

8.3.4.7 L'évaluation de la formation est plus qu'une simple évaluation des sentiments et des opinions du stagiaire sur le cours qu'il vient de suivre. Si la détermination des points de vue des stagiaires peut donner un retour d'information utile sur le contenu d'une formation et la manière dont elle est dispensée, elle ne donne pas une idée complète de la qualité de la formation et contient peu d'information sur les améliorations qui pourraient être apportées. Par exemple, un stagiaire peut tout aussi bien aimer ou détester un cours et en tirer ou non profit. De même, un stagiaire peut apprendre beaucoup d'un cours mais sans pouvoir appliquer les connaissances inculquées pour rendre ses performances plus efficaces au travail.

8.3.4.8 Une évaluation efficace de la formation devrait couvrir plusieurs domaines différents de concentration. Un modèle d'évaluation largement accepté (Kirkpatrick, 1996 ; Kirkpatrick et Kirkpatrick, 2006) comprend les quatre étapes suivantes :

Étape 1. Évaluation des réactions du stagiaire au contenu et à l'exécution du cours.

Étape 2. Validation établissant si le stagiaire a bien acquis les connaissances, aptitudes, capacités et comportements établis dans les objectifs d'enseignement.

Étape 3. Évaluation pour déterminer si le stagiaire a pu appliquer la formation reçue à son retour au travail.

Étape 4. Évaluation de l'incidence de la formation sur les performances dans l'ensemble de l'organisation.

8.3.4.9 Toutes les étapes de l'évaluation sont également importantes et devraient être reprises périodiquement pour obtenir les résultats de référence sur les bénéfices généraux de la formation (Kirkpatrick). Les diverses étapes sont liées en un processus probabiliste, c'est-à-dire que les stagiaires motivés ont davantage tendance à mieux étudier, les stagiaires qui étudient mieux ont davantage tendance à appliquer les connaissances nouvellement

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

apprises à leur travail, et les stagiaires qui appliquent leurs nouvelles connaissances à leur travail ont davantage tendance à influencer favorablement les résultats de leur organisation. Cependant, il ne faut pas prendre ces liens pour acquis et une évaluation approfondie de la formation devrait toujours tenir compte des autres facteurs organisationnels qui pourraient également influer sur les résultats de l'évaluation, tels que les changements des rémunérations ou des heures de travail.

8.3.4.10 Durant l'évaluation de la formation, les quatre étapes devraient être évaluées, comme le montre le Tableau 8-2, puisqu'elles apportent des informations supplémentaires pour former une image unifiée. S'il n'est pas possible pour un aéroport de mener une évaluation des quatre étapes, il convient d'évaluer au moins les étapes qui sont les plus faciles.

8.3.4.11 Les dernières étapes de l'évaluation décrivent de près les processus de suivi des performances, la différence étant que les mesures sont utilisées pour évaluer la formation plutôt que les différents membres du personnel. Les indicateurs de résultats des performances, tels que les tests à l'insu, le taux de traitement des passagers et les enquêtes de satisfaction des clients, devraient donner des indications sur l'impact qui aura pu être exercé sur chacun de ces domaines grâce à la formation. Par contre, ces indicateurs sont souvent peu sensibles à la contribution apportée par un petit nombre de personnes. Des mesures axées sur le processus, qui se concentrent sur les candidats ayant reçu une formation, devraient donc donner un meilleur aperçu de l'efficacité de la formation. Les sondages sur la culture devraient également fournir des données importantes sur la mesure dans laquelle la formation reçue par un groupe de personnes a eu un effet plus large sur l'organisation de la sûreté.

8.3.4.12 L'évaluation de la formation devrait être effectuée régulièrement, afin d'appuyer l'amélioration continue du programme de formation et de s'assurer qu'il continue de réaliser ses objectifs de façon efficace pour chaque nouvelle promotion de stagiaires, tout en étant d'un bon rapport coût-efficacité pour l'organisation.

Certification

8.3.4.13 La certification et l'évaluation des compétences sont très utiles pour renforcer la sûreté de l'aviation. L'évaluation des compétences est la base du processus de certification, dont le but essentiel est d'assurer l'application adéquate des normes de sûreté de manière constante et fiable. Dans le système de contrôle de la qualité, le processus de certification apporte des informations importantes sur les forces et les faiblesses des procédures de sûreté de l'aviation en général et sur celles de chaque agent d'I/F en particulier. Il constitue également une base précieuse pour classer le personnel, évaluer l'efficacité de la formation, renforcer les procédures de formation et améliorer la motivation.

8.3.4.14 La certification est une évaluation et une confirmation formelles effectuées par l'autorité compétente ou en son nom attestant qu'une personne possède les compétences nécessaires pour exécuter les fonctions qui lui sont confiées à un niveau acceptable, défini par l'autorité compétente. Celle-ci devrait donc exiger le recours au processus de certification pour évaluer de façon objective les performances des agents d'I/F. Le processus devrait être juste, opportun, fiable, valide et normalisé.

8.3.4.15 Le processus de certification peut recourir à des examens théoriques aussi bien que pratiques. Les examens théoriques devraient porter essentiellement sur les critères énoncés dans le NCASP, ou dans tous autres programmes pertinents ou procédures d'exploitation normalisées. Ils devraient contenir des questions sur les aspects opérationnels, techniques et généraux de la sûreté de l'aviation civile, correspondant aux sujets enseignés durant la formation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Tableau 8-2. Niveaux d'évaluation

Niveau d'évaluation	Valeur pour l'organisation	Type de mesure	Facilité de mesure
1. Réaction des stagiaires au contenu et à l'exécution de la formation (le stagiaire a-t-il apprécié la formation ?)	Faible	Questionnaires, sondages et entrevues. Exemple de l'industrie : questionnaire post-formation.	Élevée
2. Validation de l'enseignement acquis durant la période de formation (le stagiaire a-t-il appris ce qu'il fallait ?)		Groupes de discussion dirigés, études de cas, listes de vérification, tests de compétence et examens finals. Exemple de l'industrie : tests nationaux de compétence, indication quantitative de performance, telle que les performances de la formation assistée par ordinateur.	
3. Démonstration de comportement professionnel approprié dans le milieu de travail après la formation (y a-t-il eu transfert des connaissances au travail ?)		Évaluations des pairs et de la direction, performances générales de travail, critères de performance opérationnelle. Exemple de l'industrie : données TIP, test à l'insu des performances, conformité aux procédures d'exploitation normalisées.	
4. Efficacité générale de l'organisation, par exemple en termes de profitabilité et de productivité.	Élevée	Indicateurs de performance clés de la profitabilité et de la productivité, réduction d'événements indésirables tels que les accidents et les quasi-accidents, critères de performance, résultats de l'organisation. Exemple de l'industrie : taux élevé de traitement des passagers aux aéroports, absentéisme plus faible.	Faible

Maintien de la certification

8.3.4.16 Pour assurer que le personnel de sûreté soit capable d'exécuter ses tâches correctement, il convient d'établir des procédures de maintien de la certification tenant compte des résultats des évaluations périodiques de performance, des résultats des tests et des opinions du superviseur. Ces procédures devraient en outre préciser la durée autorisée des absences et leurs conditions.

Renouvellement de la certification

8.3.4.17 Le renouvellement de la certification est un indicateur important qui démontre que le détenteur de la certification a respecté les exigences et les normes de performance. Le processus de renouvellement de la certification devrait aussi aider à vérifier si l'état de santé du personnel de sûreté et des agents de radioscopie permet qu'ils s'acquittent de leurs fonctions selon une norme adéquate. L'État devrait préciser la période de validité et les conditions du maintien de la certification. Avant que la certification puisse être renouvelée, le personnel de sûreté devra suivre une session de formation de recyclage complète ou spécialement conçue.

8.3.4.18 Le renouvellement de la certification devrait être effectué par l'autorité compétente ou en son nom, de préférence tous les ans, et devrait inclure des éléments de la certification initiale, selon ce qui conviendra.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Jury de certification

8.3.4.19 Pour assurer l'objectivité, l'impartialité, la justice, la transparence et la qualité du processus de certification, l'État peut nommer un jury de certification pour conclure le processus, c'est-à-dire l'examen oral final pour les agents d'I/F ou l'examen pratique et/ou la présentation pour les instructeurs. L'autorité compétente devrait définir le mandat de ce jury, qui devrait comprendre au moins deux représentants qualifiés de l'autorité ou d'organismes gouvernementaux responsables des mesures de contrôle de sûreté, et être présidé par une personne désignée par l'autorité compétente.

8.3.5 Catégories de personnel de sûreté

La sûreté de l'aviation est assurée par un large éventail de catégories de personnel. Le présent document couvre essentiellement celles qui sont les plus importantes pour les activités de sûreté de l'aviation aux aéroports, c'est-à-dire le personnel chargé de l'I/F des passagers et des bagages de cabine et ses instructeurs, les gestionnaires des opérations de sûreté, ainsi que les inspecteurs et vérificateurs qui surveillent ces activités et assurent le contrôle de la qualité. Chacune de ces catégories sera examinée dans les sections qui suivent, en ce qui concerne les qualifications professionnelles et le processus de certification.

8.3.6 Agents d'inspection/filtrage

8.3.6.1 Toutes les personnes qu'il est envisagé d'employer dans la sûreté de l'aviation et comme agents d'inspection/filtrage aux aéroports devraient être dans un état de santé physique et mentale leur permettant d'accomplir leurs tâches selon une norme appropriée. Si un certificat médical est requis, c'est seulement par une personne pratiquant dans le domaine approprié et licenciée pour le faire dans l'État où a lieu la certification qu'il devrait être délivré.

Recrutement

8.3.6.2 Les pratiques de recrutement et de sélection devraient être structurées de manière à permettre l'évaluation de l'aptitude particulière d'un candidat pour la tâche d'interprétation d'images radioscopiques, plutôt qu'une évaluation générale de son aptitude à être agent d'I/F. Ces évaluations sont normalement fondées sur des tests commerciaux, des entrevues, des références et des tâches d'observation standard. L'absence de moyens de sélection spécialement conçus pour la sélection d'agents d'I/F de sûreté pourrait signifier que les meilleurs candidats pour cet aspect du travail risquent de passer inaperçus.

8.3.6.3 Une des difficultés à surmonter est soit de trouver des tests qui existent déjà pour mesurer des qualités particulières qui contribuent à l'efficacité des performances et qui sont mesurables lors de la sélection, par exemple au moyen d'une série de tests, soit d'établir des tests adaptés. Comme il n'existe pas de batterie de tests unique, normalisée et validée pour prédire l'excellence d'un agent d'I/F dans l'accomplissement des diverses tâches qu'il sera appelé à remplir, les États devraient étudier des tests de sélection possibles qui pourraient aider à déceler l'aptitude requise pour une performance efficace dans les fonctions d'agent d'I/F.

8.3.6.4 Les employeurs d'agents d'I/F devraient utiliser une combinaison de tests de personnalité et de tests d'aptitude, communément appelés tests psychotechniques, visant à évaluer une vaste gamme d'aptitudes correspondant à la nature diverse des fonctions d'un agent d'I/F typique, telles que les services à la clientèle, la performance en inspection/filtrage radioscopique et l'aptitude à maintenir la vigilance. Le coût des processus de sélection et le temps nécessaire pour les mener à bien devraient être réduits par des campagnes de recrutement efficaces destinées à attirer des candidats qui comprennent bien les exigences de l'emploi et qui sont plus susceptibles d'avoir les compétences requises.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.3.6.5 La définition de l'éventail des tâches à exécuter par les agents d'I/F, au-delà des éléments liés à la radioscopie, devrait apporter plus d'information sur les connaissances, aptitudes et capacités qui peuvent être acquises par la formation et celles qu'il faut rechercher chez les candidats sélectionnés. Par exemple, un entraînement poussé sera nécessaire pour les tâches effectuées peu fréquemment, mais critiques pour la sûreté. Certaines tâches moins complexes devraient pouvoir être enseignées facilement et à peu de frais et il ne faudrait donc pas sélectionner les agents d'I/F en fonction d'exigences d'aptitude à s'en acquitter. Par contre, il pourrait n'être pas possible de former efficacement le personnel à d'autres aspects de la tâche, par exemple relever le niveau de conscience, et ces facteurs devraient donc constituer un aspect important dans la sélection des agents d'I/F.

8.3.6.6 La méthode systématique de détermination des compétences requises pour devenir un bon agent d'I/F devrait être l'exécution d'une analyse de poste. Cette analyse porterait sur tous les éléments des tâches, et ne se concentrerait pas sur un élément unique, tel que les services à la clientèle ou l'inspection/filtrage radioscopique. Les États devraient savoir en particulier que certaines des aptitudes requises pour des contacts efficaces avec la clientèle, telles que l'extraversion ou, dans le cas des fouilles par palpation, l'aisance dans les contacts physiques, sont à l'opposé des aptitudes liées à l'exécution efficace de l'I/F radioscopique, telles que l'introversion. Une analyse formelle, scientifique et systématique des postes devrait donc établir une liste complète des aptitudes pertinentes requises ou des caractéristiques du travail. Une telle analyse pourrait alors servir de base pour assurer la validité du processus de sélection, notamment en termes d'exigences juridiques et d'audit. Normalement, cette analyse devrait porter sur les éléments suivants :

a) spécifications des tâches, c'est-à-dire procédures à suivre ;

b) fonctions exercées ;

c) compétences personnelles, c'est-à-dire connaissances, aptitudes et capacités ;

d) environnement organisationnel des fonctions à exécuter.

Qualifications

8.3.6.7 L'autorité compétente devrait indiquer en détail les normes à respecter par le personnel d'inspection/filtrage au stade de la sélection et/ou de la certification. Plus précisément, le personnel devra posséder les capacités suivantes :

a) vision et ouïe parfaites, obtenues si nécessaire à l'aide de verres correcteurs ou de prothèses auditives ;

b) perception des couleurs suffisante pour utiliser le matériel de radioscopie et vérifier les permis codés par couleurs ;

c) reconnaissance d'objets détectés par radioscopie ;

d) aptitudes à bien communiquer verbalement et par écrit, sans défaut d'élocution ;

e) entregent permettant d'assurer un service adéquat à la clientèle tout en s'acquittant efficacement des fonctions de sûreté ;

f) mode de vie sain, sans dépendance à l'alcool ou à des substances illégales. L'utilisation de médicaments de prescription sera examinée au cas par cas pour s'assurer qu'il n'y aurait pas de conséquence sur le travail ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

g) force et agilité physiques suffisantes, incluant la capacité de soulever et de transporter des bagages de façon répétée, ou de se pencher, de s'étirer, de s'accroupir et de se tenir debout pendant de longues périodes.

8.3.6.8 Il convient de décrire en détail le niveau d'instruction, ou la combinaison d'instruction et d'expérience, jugés suffisants pour mener à bien les tâches requises. En outre, la capacité de communiquer dans une deuxième langue serait considérée comme un atout.

Exigences de formation

8.3.6.9 Il n'est pas recommandé de durée précise pour la formation au travail d'un agent d'I/F. Le principe de base à considérer serait donc la maîtrise des aptitudes requises plutôt qu'une durée minimale visée. La durée de la formation variera donc avec les stagiaires à former et les sujets à couvrir. L'identification des normes de performance requises devrait faire partie du processus d'analyse de la tâche en vue de déterminer les besoins de formation.

8.3.6.10 Le personnel de sûreté et le personnel appliquant les procédures d'inspection/filtrage devraient être formés selon les tâches qu'ils auront à réaliser. Cette formation devrait inclure, sans s'y limiter, les domaines suivants :

a) technologie et techniques d'inspection/filtrage ;

b) fonctionnement des points d'inspection/filtrage ;

c) techniques de fouille des bagages de cabine et des bagages de soute ;

d) systèmes de sûreté et contrôle d'accès ;

e) inspection/filtrage avant l'embarquement ;

f) sûreté des bagages et du fret ;

g) sûreté et fouilles des aéronefs ;

h) armes et articles interdits ;

i) tableau général du terrorisme ;

j) exigences juridiques internationales, régionales et nationales en matière de sûreté de l'aviation ;

k) autres domaines et mesures pour renforcer la sensibilisation à la sûreté, y compris la formation de sensibilisation aux marchandises dangereuses et à leurs incidences sur la sécurité et la sûreté des vols.

8.3.6.11 La formation devrait être assurée par l'autorité compétente ou par une tierce partie approuvée. Avant d'être autorisés à mener des activités de sûreté, les stagiaires devraient recevoir un certificat attestant de leurs connaissances. Les Suppléments A à D de l'Appendice 8 contiennent des modèles détaillés de programme de formation du personnel de sûreté.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.3.6.12 Les programmes de formation devraient inclure la formation en cours d'emploi suivie par des superviseurs expérimentés. L'autorité compétente devrait également superviser les activités de formation pour s'assurer qu'elles sont conformes aux normes nationales. La formation initiale et la formation en cours d'emploi seront données par des instructeurs certifiés.

8.3.6.13 Une formation efficace peut être obtenue par diverses méthodes, telles que les sessions en classe menées par un instructeur, la formation à distance, ainsi que la formation sur ordinateur, définie aux fins du présent manuel comme toute formation menée par ordinateur, qu'il s'agisse de formation sur ordinateur autonome, de formation fondée sur le web ou de formation électronique.

8.3.6.14 Les superviseurs de la sûreté aux points de contrôle devraient avoir la certification, les connaissances et l'expérience requises, ce qui inclut au minimum les éléments suivants :

a) connaissance des règlements internationaux, régionaux et nationaux relatifs à la sûreté de l'aviation ;

b) connaissance approfondie et vaste expérience des opérations de sûreté de l'aviation ;

c) expérience dans d'autres domaines connexes, tels que l'application de la loi, la sûreté militaire, etc. ;

d) connaissance des domaines suivants :

1) systèmes de sûreté et contrôle d'accès ;

2) sûreté au sol et sûreté des aéronefs ;

3) articles réglementés, incluant les connaissances de base et la sensibilisation aux marchandises dangereuses ;

4) aperçu général du terrorisme.

8.3.6.15 Dans le cas des aéroports accueillant un nombre élevé de passagers internationaux, il est recommandé que les superviseurs de la sûreté aient une connaissance pratique d'une deuxième langue pertinente, afin de faciliter les contacts avec les passagers aux points de contrôle d'inspection/filtrage des passagers.

Formation de sensibilisation aux marchandises dangereuses

8.3.6.16 Les dispositions de l'Annexe 18 — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* à la Convention de l'aviation civile internationale régissent le transport aérien international des marchandises dangereuses. Les dispositions générales de cette Annexe sont complétées par des spécifications détaillées des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284), appelées « Instructions techniques ».

8.3.6.17 Un programme de formation de sensibilisation aux marchandises dangereuses à l'intention des agents d'inspection/filtrage des bagages de passagers, du fret et de la poste devrait figurer dans les NCASTP nationaux. Les Instructions techniques exposent les exigences de formation pour tout le personnel engagé dans le transport aérien de marchandises dangereuses, y compris lesdits agents d'I/F. Ceci inclut une liste de sujets se rapportant au transport des marchandises dangereuses avec lesquels diverses catégories de personnel devraient être familiarisées (Tableau 1-4 des Instructions techniques). Les objectifs d'apprentissage comprennent ce qui suit :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) comprendre les idées générales concernant les marchandises dangereuses, et les considérations de base lorsque des marchandises dangereuses sont transportées par voie aérienne. Les Instructions techniques dressent une liste de plus de 3 000 marchandises dangereuses et, à l'exception d'un petit nombre d'articles autorisés, les marchandises dangereuses ne doivent pas être transportées par des passagers ou des membres d'équipage sur eux ou dans leurs bagages de cabine ou de soute ;

b) connaître l'origine des règlements actuels et mettre les exigences législatives en rapport avec le traitement pratique des marchandises dangereuses. Les programmes de sensibilisation aux marchandises dangereuses devraient aussi faire référence aux règlements nationaux appropriés sur le transport des marchandises dangereuses ;

c) reconnaître les différentes catégories de marchandises dangereuses et leurs subdivisions. Les agents d'I/F devraient connaître les différentes catégories de marchandises dangereuses, ainsi que le type et la quantité de certaines marchandises dangereuses dont le transport par les passagers et membres d'équipage est autorisé (par exemple alcool, articles de toilette, batteries pour fauteuils roulants et glace sèche). De plus amples renseignements sur la classification des marchandises dangereuses figurent à l'Appendice 12 ;

d) reconnaître les marchandises dangereuses pouvant entraîner des conséquences graves, c'est-à-dire celles dont il pourrait être fait un mauvais usage à des fins terroristes, ce qui pourrait avoir de graves conséquences, telles que des pertes massives en vies humaines ou des destructions de grande ampleur. Les agents d'I/F devraient connaître aussi les différences fondamentales entre marchandises dangereuses pouvant entraîner de graves conséquences et fret à haut risque. On trouvera plus de renseignements sur le fret à haut risque au Chapitre 13 ;

e) reconnaître les différentes étiquettes et marques qui peuvent indiquer la présence de marchandises dangereuses, qu'elle soit légitime ou dissimulée. Les agents d'I/F devraient savoir que des signes tels que des taches ou des odeurs sur des bagages ou des articles de fret peuvent indiquer la présence de marchandises dangereuses. On trouvera dans le Supplément B à l'Appendice 12 les étiquettes et les catégories de marchandises dangereuses ;

f) comprendre et appliquer les dispositions de la Partie 8, Chapitre 1, Tableau 8-1 des Instructions techniques (Dispositions pour les marchandises dangereuses transportées par des passagers ou des membres d'équipage) ;

g) appliquer les procédures d'urgence appropriées pour différentes catégories de marchandises dangereuses. L'éventail de ces procédures peut aller de l'avis informant les passagers, les membres d'équipage ou l'exploitant qu'un certain article présenté à l'inspection/filtrage ne peut pas être emporté à bord jusqu'à l'avis avertissant officiellement l'autorité aéronautique nationale compétente de la découverte d'un article interdit, ou à l'appel aux autorités chargées de gérer les urgences à prendre des mesures, en les informant de la nature et de l'emplacement de l'article.

Formation assistée par ordinateur

8.3.6.18 La formation assistée par ordinateur comprend l'utilisation de technologies informatiques pour fournir le matériel d'enseignement et la rétroaction sur les performances. Un des objectifs visés est de soutenir les activités d'apprentissage par l'application des technologies informatiques. La formation assistée par ordinateur devrait combiner l'instruction assistée par ordinateur et la simulation, comme suit :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) L'instruction assistée par ordinateur comprend des leçons donnant des informations sur un domaine particulier, intercalées de questions et d'exemples appliqués durant la session. Cela permet aux stagiaires de vérifier leur compréhension du sujet et d'apprendre par les retours d'information durant toute la session. L'instruction assistée par ordinateur a pour objet principal le développement des connaissances.

b) La simulation enseigne les compétences pratiques de l'utilisation d'un système de radioscopie et de l'interprétation des images radioscopiques en permettant aux stagiaires de simuler les tâches qu'ils auront à accomplir.

8.3.6.19 La formation assistée par ordinateur offre de nombreuses possibilités de compléter et de renforcer les programmes de formation de manière efficace et économique. Par contre, cette méthode d'enseignement ne garantit pas que la formation aurait de meilleurs résultats. La mesure dans laquelle les principes de conception de la formation et de technologie pédagogique ont été appliqués dans la mise au point de la technologie et la manière dont la formation assistée par ordinateur est ensuite utilisée et coordonnée dans le cadre du programme général de formation demeurent les facteurs critiques d'un programme efficace de formation assistée par ordinateur.

8.3.6.20 Pour l'inspection/filtrage des bagages, la formation assistée par ordinateur devrait :

a) offrir, par le biais de la simulation, un moyen d'exposer les agents d'I/F à des images de menace dans un environnement sans danger où ils peuvent pratiquer et mettre à l'épreuve leurs compétences pratiques ;

b) permettre aux stagiaires d'apprendre à leur rythme et en fonction de leurs besoins particuliers en ajustant le niveau de difficulté et en se concentrant sur les domaines qui appellent une attention spéciale ;

c) renforcer la motivation dans les tâches d'I/F des bagages ;

d) offrir un moyen de normaliser la formation et l'évaluation ;

e) apporter aux instructeurs des informations détaillées sur les unités de formation couvertes par les stagiaires, ainsi que sur leurs connaissances et niveaux de performance.

8.3.6.21 Outre l'élément enseignement, la formation assistée par ordinateur comprend généralement des tests servant à évaluer les connaissances acquises par les stagiaires. Comme il peut être répondu à une partie importante des questions des tests avec des connaissances générales, les instructeurs devraient veiller, en posant des questions à choix multiples, à ce que les choix proposés ne permettent pas une identification trop facile de la bonne réponse. Ce genre de questions contribue à gonfler les notes finales et ne permet pas de faire la différence entre bons et mauvais candidats, rendant ainsi plus difficile l'évaluation de la formation compte tenu des performances réelles. Il convient de suivre des procédures appropriées d'établissement des tests pour évaluer le contenu des enseignements, et faire en sorte que la validité, la fiabilité et l'impartialité des tests puissent être démontrées.

8.3.6.22 À l'instar des autres technologies de formation, la formation assistée par ordinateur devrait être fondée sur une analyse approfondie de la tâche et sur la connaissance des conditions opérationnelles et des normes de performance à respecter. L'instruction assistée par ordinateur devrait comporter des cours bien structurés, avec des menus, des modules et des unités. Le flux d'information devrait bâtir et développer les connaissances selon un ordre logique, incluant la répétition et l'élaboration appropriées des faits essentiels. Le contenu des leçons devrait apporter aux stagiaires des liens clairs entre la théorie et la pratique opérationnelle. Par exemple, la description d'une image

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

radioscopique doit être accompagnée d'une illustration graphique correspondante. Il serait utile que les stagiaires aient accès à une bibliothèque d'images, incluant des images de menace et de non-menace. La simulation de la tâche de radioscopie offre des possibilités d'entraînement incorporant tous les aspects opérationnels pertinents de la tâche et offrant un éventail complet d'images à divers niveaux de complexité objectifs.

Formation — questions d'organisation

8.3.6.23 Outre les aspects techniques de la formation, les questions d'organisation ci-après devraient être considérées avant que soit envisagé le recours à la formation assistée par ordinateur :

a) gestion de la formation ;

b) logistique de l'utilisation d'une telle formation ;

c) conception de la formation initiale et de la formation de recyclage ;

d) coordination et intégration d'une telle formation avec le recours à d'autres modes de formation ;

e) bien-fondé d'une telle formation dans le programme général de formation.

8.3.6.24 Il convient d'effectuer une évaluation des connaissances, des aptitudes et des capacités par analyse des postes, afin de déterminer le contenu de la formation assistée par ordinateur requis aux fins de la formation initiale. Il faudrait également identifier les connaissances, les aptitudes et les capacités qui seront vraisemblablement oubliées pour valider la formation assistée par ordinateur dans les cours de recyclage. Certains systèmes de formation assistée par ordinateur utilisent des images propres à un constructeur particulier de systèmes de radioscopie, tandis que d'autres peuvent avoir des images provenant d'une gamme de systèmes. Les stagiaires sont censés travailler sur plusieurs types différents de systèmes de radioscopie. Il leur faudrait donc acquérir de l'expérience et une bonne compréhension des différences entre les systèmes durant leur formation, de manière à reconnaître ces différences lorsqu'ils les rencontreront dans le milieu opérationnel. Toutefois, des éléments similaires entre les technologies peuvent faciliter le transfert des connaissances acquises alors que des éléments non semblables peuvent s'y opposer.

8.3.6.25 Une évaluation normalisée et uniforme assistée par ordinateur devrait être établie pour les différents systèmes de formation assistée par ordinateur. Une telle évaluation devrait couvrir trois éléments essentiels :

a) l'utilisation des systèmes de formation assistée par ordinateur dans le traitement des facteurs de logiciels, d'interaction être humain-ordinateur, et de matériel, ainsi que des facteurs de procédure, qui ensemble contribuent à l'efficacité de la formation ;

b) lignes directrices sur l'évaluation, permettant d'analyser le contenu pédagogique de la formation assistée par ordinateur ;

c) critères servant à identifier les modes de formation appropriés pour inculquer des connaissances, des aptitudes et des capacités particulières.

8.3.6.26 Le système de formation devrait toujours être acceptable selon les principes de convivialité des facteurs humains.

8.3.6.27 La formation assistée par ordinateur devrait jouer un rôle important en aidant les agents d'I/F à acquérir les aptitudes et les connaissances requises pour l'inspection/filtrage des bagages, mais il convient d'utiliser également d'autres

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

types de mode de formation. Ceux-ci comprennent, sans s'y limiter, la formation en classe, les démonstrations de matériel réel, les exercices individuels, les débats de groupe, les exercices en groupe ou avec un partenaire et la formation opérationnelle.

8.3.6.28 La formation en classe et la formation assistée par ordinateur devraient être suivies de sessions diverses de formation en cours d'emploi, qu'il convient d'organiser pour assurer la maîtrise des sujets suivants :

a) portique de détection d'objets métalliques ;

b) détecteur manuel d'objets métalliques ;

c) fouilles corporelles et fouilles des bagages ;

d) inspection/filtrage radioscopique ;

e) gestion des couloirs de sortie.

8.3.6.29 L'autorité compétente devrait établir les normes régissant la formation en cours d'emploi qui définissent les sujets à aborder, le temps consacré à chaque sujet et le processus d'évaluation de la formation.

8.3.6.30 La formation assistée par ordinateur destinée aux agents d'I/F d'aéroports comprend des leçons sur un sujet particulier, accompagnées de questions et d'exemples applicables permettant aux stagiaires de vérifier leur compréhension du sujet et d'apprendre par retour d'information durant toute la session de formation. La formation par simulation permet également de développer des aptitudes pratiques, d'enseigner l'utilisation des systèmes de radioscopie et de faciliter l'interprétation des images radioscopiques en offrant aux stagiaires la possibilité de s'entraîner à exécuter les tâches qu'ils seront amenés à réaliser dans un environnement opérationnel réel.

8.3.6.31 Les agents d'I/F doivent savoir quels articles sont interdits et sous quelle forme ils apparaissent comme images radioscopiques dans les bagages des passagers. La formation assistée par ordinateur devrait leur apporter un niveau minimum de capacité de détection et améliorer de façon marquée les performances des agents de radioscopie.

8.3.6.32 Le programme de formation assistée par ordinateur devrait comprendre une bibliothèque substantielle d'images incluant une variété représentative d'articles de menace, avec un minimum de 100 objets de menace, dont chacun devrait pouvoir être présenté sous un minimum de 24 vues différentes. Pour l'inspection/filtrage des bagages de cabine, ces images incluront des armes à feu, des couteaux, des engins explosifs improvisés (EEI) et/ou leurs éléments, ainsi que d'autres articles de menace. Pour les bagages de soute, lorsque l'inspection/filtrage radioscopique est utilisée pour le fret, elle devrait se concentrer sur les EEI.

8.3.6.33 Il serait utile que la formation assistée par ordinateur soit individuellement adaptative, c'est-à-dire que chaque session de formation soit adaptée pour un agent d'I/F particulier en fonction des images qu'il a vues précédemment.

Besoins de formation

8.3.6.34 Une analyse systématique du poste devrait être requise pour inclure les sujets à couvrir dans la formation, le type de formation nécessaire, ainsi que le niveau de compétence et de maîtrise à acquérir pour chaque tâche. Ces informations sont normalement exprimées sous la forme des connaissances, des aptitudes et des capacités que les stagiaires seront tenus d'acquérir.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.3.6.35 L'enseignement en classe est un élément important de la formation et devrait couvrir les sujets suivants :

a) cadre législatif ;

b) gestion de la sûreté d'aéroport ;

c) gestion des ressources financières et humaines ;

d) procédures de recrutement, de sélection, de formation et de fonctionnement ;

e) enquêtes, inspections et mises à l'essai des systèmes ;

f) planification d'urgence ;

g) gestion de la riposte aux actes d'intervention illicite.

8.3.6.36 La formation initiale des agents de sûreté d'aéroport devrait inclure des sujets tels que les objectifs de la sûreté, la législation et les structures, le programme national de sûreté, les objectifs et les méthodes de sûreté d'aéroport, une connaissance pratique du matériel automatisé, notamment des détecteurs de métal, des systèmes de radioscopie et un système de détection des explosifs (EDS). La formation en classe devrait être complétée par la formation assistée par ordinateur ou la formation sur le web.

Validation des tests

8.3.6.37 La validation des tests devrait donner une évaluation opérationnelle des performances de travail. Les résultats du processus devraient produire des conseils et des politiques sur l'utilisation des tests psychométriques et des tests de personnalité aux fins de la sélection du personnel de sûreté. L'application de tests professionnels fiables et valides devrait avoir pour résultat une plus grande efficacité dans la performance au travail et, à terme, une amélioration du taux général de détection des menaces.

8.3.6.38 Les qualités techniques devraient être les éléments clés de l'établissement et de l'application d'un test. Deux des qualités requises des tests devraient être leur fiabilité et leur validité. La fiabilité peut être considérée comme la cohérence des résultats. Par exemple, le même résultat est obtenu si une personne passe le test à deux occasions différentes. En ce qui concerne la validité, le type le plus important est la validité prédictive qui témoigne de la capacité du test de prédire la performance au travail. Sans validité prédictive, un test de sélection n'aurait guère d'utilité. Pour être considérés comme utiles et d'un bon rapport coût/efficacité, les tests devraient pouvoir montrer la corrélation entre leurs résultats et la performance au travail. La plupart des informations sur la fiabilité et la validité d'un test devraient être disponibles dans le manuel de test fourni par l'éditeur. Les utilisateurs des tests commerciaux devraient pouvoir déterminer si le test convient pour une situation donnée.

8.3.6.39 La capacité d'analyse et l'équité sont d'autres qualités pertinentes. La capacité d'analyse permet de déterminer les facteurs qui influent sur le taux d'erreur, la discrimination des divers éléments et leur qualité. L'équité permet de déterminer si un test n'a pas de conséquences négatives sur des groupes particuliers, tels que les minorités ethniques ou les candidates et, le cas échéant, quelles stratégies adopter pour détecter les biais et minimiser les effets néfastes de tels éléments.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Certification

8.3.6.40 Chaque organisation qui emploie des agents d'inspection/filtrage a la responsabilité de veiller à ce qu'ils soient dûment certifiés conformément aux dispositions du NCASTP.

8.3.6.41 Aux fins de surveillance, l'autorité compétente devrait examiner le processus de certification destiné aux agents d'I/F et exiger la preuve d'une certification, telle qu'un certificat pour chaque agent.

8.3.6.42 Des cours de formation menant à la certification devraient être élaborés pour tous les aspects de l'inspection/filtrage et chaque agent devrait être formé à toutes les fonctions qu'il aura à exercer, telles que l'inspection/filtrage et la fouille des personnes, des marchandises et des véhicules, l'inspection/filtrage des bagages de cabine, l'inspection/filtrage des bagages de soute, et l'inspection/filtrage du fret.

8.3.6.43 Durant la formation en cours d'emploi avant la certification, la supervision des employés par une personne compétente et expérimentée a pour objet de transformer les connaissances théoriques enseignées en connaissances pratiques. Durant cette période, les employés ne devraient pas prendre de décision concernant les alarmes.

Tests de certification

8.3.6.44 À l'issue des cours de formation de base, chaque agent d'I/F devrait être soumis à des tests (certification initiale) et par la suite à des tests au moins une fois par an (certification périodique).

8.3.6.45 Les agents d'I/F devraient être évalués sur la formation qu'ils ont reçue. Leurs compétences peuvent être évaluées par les processus ci-après :

a) examen écrit ;

b) examen d'interprétation d'images radioscopiques, s'il y a lieu, sachant que le programme de certification s'applique aussi bien aux agents de radioscopie qu'aux agents chargés de la fouille des personnes. Le contenu des examens sera adapté aux fonctions des agents d'I/F, c'est-à-dire que les agents autorisés seulement à la fouille des personnes ne devraient pas nécessairement être testés pour l'interprétation des images radioscopiques dans la formation assistée par ordinateur ou la formation sur le web ;

c) examen oral.

8.3.6.46 Les aptitudes peuvent être évaluées par des tests sur ordinateur ou des tests pratiques appropriés. Les tests seront administrés par l'autorité compétente ou en son nom.

8.3.6.47 Les critères énoncés plus haut devraient s'appliquer également à l'évaluation de l'utilisation par l'agent du matériel de radioscopie et des technologies du lieu de travail.

8.3.6.48 Le processus de certification devrait être mené sous la supervision de l'autorité compétente ou de personnes autorisées. Des notes de passage minimales devraient être établies par l'autorité compétente.

8.3.6.49 Les notes d'examen devraient être fondées sur le nombre de réponses exactes, les réponses incorrectes ou manquantes ne donnant pas de point. Le résultat pour chaque examen est indiqué comme un « score gradué », défini par la note de passage minimale de l'État, par exemple 75 %.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.3.6.50 Pour être certifié, un candidat devrait réussir chaque examen. S'il ne réussit pas un ou plusieurs sujets de certification, il devrait être autorisé à repasser le ou les examens dont il s'agit.

8.3.6.51 La réussite de la certification initiale est une condition préalable à l'emploi comme agent d'I/F. S'il réussit l'examen de certification, l'agent devrait recevoir un certificat officiel contenant une attestation des compétences.

8.3.6.52 Si un agent d'I/F échoue à un élément quelconque de la certification périodique, sa capacité de s'acquitter des diverses fonctions de sûreté devrait être réexaminée.

Examens théoriques

8.3.6.53 Les examens théoriques des agents d'I/F peuvent être fondés sur le contenu de la Mallette pédagogique normalisée de l'OACI — 123/Base. Le stock de questions de test devrait être suffisant pour assurer une base fiable, valide et normalisée pour la certification.

8.3.6.54 Pour la certification périodique des agents d'I/F, des questions spéciales liées à leurs fonctions particulières peuvent être ajoutées à l'examen théorique.

Examens pratiques

8.3.6.55 L'examen pratique a pour objet de vérifier les compétences suivantes :

a) capacité d'utiliser le matériel de sûreté en place et de comprendre les questions de sécurité connexes ;

b) caractéristiques des systèmes de radioscopie utilisés et signification des couleurs utilisées, le cas échéant ;

c) inspection/filtrage et fouille manuelle des personnes et des bagages et capacité de suivre les procédures correctes ;

d) règles de conduite dans les contacts avec les passagers et dans des situations critiques.

Examens d'interprétation d'images radioscopiques

8.3.6.56 Les agents d'I/F devraient savoir comment identifier les articles réglementés ou interdits en regardant les images radioscopiques des bagages de passagers et d'employés. Cette capacité devrait être évaluée par un examen d'interprétation d'images radioscopiques basé sur une sélection d'articles et d'images de bagages « propres ». L'Appendice 9 contient d'autres éléments indicatifs sur l'évaluation de la compétence des agents d'I/F en interprétation d'images radioscopiques.

8.3.6.57 La durée autorisée pour l'interprétation des images devrait être comparable à la durée d'une inspection à un poste de contrôle réel. Pour chaque image radioscopique, le candidat devrait indiquer si le bagage est « propre » ou s'il doit faire l'objet d'une fouille manuelle. Le candidat devrait en outre être invité à identifier des articles réglementés et des objets interdits.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.3.6.58 Les résultats des tests devraient être basés sur le taux de détection, ainsi que sur le nombre de fausses alarmes. De plus, ou en option, ils pourraient être basés sur le nombre d'articles réglementés et d'objets interdits correctement identifiés.

8.3.6.59 Dans l'établissement des tests, la probabilité de détection dépend de la capacité de reconnaître les articles réglementés et les objets interdits non seulement par leur apparence, mais aussi en fonction de leur position et de leur rotation dans le bagage, de la complexité du bagage et de la superposition d'autres objets à l'article réglementé ou à l'objet interdit. Il convient de mettre au point et d'utiliser des tests distincts qui tiennent compte de ces aspects en appliquant des images de divers degrés de difficulté.

Évaluation des compétences d'interprétation d'images radioscopiques

8.3.6.60 Plusieurs méthodes permettent d'évaluer la compétence en interprétation d'images radioscopiques, dont le test à l'insu (test d'infiltration), la projection d'images fictives de menace (TIP) et les tests sur images assistés par ordinateur. Le recours exclusif à des tests à l'insu comme base unique d'évaluation des compétences d'interprétation d'images radioscopiques devrait être acceptable seulement si les critères de fiabilité, de validité et de normalisation sont respectés. Pour que des tests à l'insu répondent à ces exigences, il faudrait qu'ils soient effectués en nombre suffisant sur un même agent d'I/F pour permettre une évaluation fiable.

8.3.6.61 Les données TIP peuvent être utilisées pour évaluer la compétence de l'agent d'I/F. Toutefois, les données TIP brutes ne peuvent à elles seules donner une mesure fiable des performances de détection d'un agent. Les données devraient être recueillies au fil des ans, afin de disposer d'un nombre suffisant d'échantillons permettant une analyse utile. Pour avoir des mesures fiables, valides et normalisées, il faut tenir compte de plusieurs autres aspects. Il faudrait par exemple utiliser une bibliothèque appropriée de TIP contenant un nombre élevé d'éléments de menace représentant les articles interdits qui doivent être détectés. D'autres facteurs, tels que la difficulté générale de l'élément de menace, la difficulté de l'angle de vue, la superposition d'articles et la complexité du bagage devraient aussi être pris en compte. En outre, le contenu de la bibliothèque devra être renouvelé assez souvent, pour éviter que les agents d'I/F s'habituent aux images.

8.3.6.62 Les tests assistés par ordinateur sont utiles pour obtenir des mesures normalisées de la compétence d'interprétation d'images radioscopiques. Ces tests devraient comprendre des images radioscopiques de bagages de passagers contenant différents articles interdits. Les catégories d'éléments de menace devraient être harmonisées avec la liste d'articles interdits et autres exigences de l'autorité compétente, et il convient de veiller à ce que le contenu de ces tests reste à jour. Le test devrait aussi contenir des images nettes de bagages. Pour chaque image, les agents d'I/F devraient indiquer si un élément de menace est présent ou non. En outre, ils devraient identifier l'article ou les articles interdits. Les images devraient être présentées pendant une durée comparable aux conditions opérationnelles.

8.3.6.63 Les conditions des tests devraient être normalisées et comparables pour tous les agents d'I/F. Par exemple, la luminosité et le contraste de l'écran devraient être calibrés et similaires pour tous les agents d'I/F. Il en est de même pour les autres caractéristiques des écrans, tels que la fréquence de rafraîchissement. Pour obtenir une mesure valide des performances de détection, il convient de tenir compte des taux de réussite et de fausses alarmes. À titre de mesures supplémentaires ou de remplacement, les notes des tests seront fondées sur le nombre d'articles interdits correctement identifiés, dont les candidats devraient également indiquer la position sur l'écran.

8.3.6.64 Le test devrait être fiable, valide et normalisé. La fiabilité devrait être documentée par des estimations de fiabilité scientifiquement acceptées. Si possible, des mesures de la validité devraient être fournies. Les résultats individuels devaient être comparés à une norme fondée sur des échantillons nombreux et représentatifs d'agents d'I/F. La probabilité de détection dépend des connaissances de l'agent et de la complexité générale de l'élément de menace. De plus, des

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

facteurs basés sur l'image tels que la rotation de l'article interdit à l'intérieur du bagage (difficulté de vision), le degré de recouvrement de l'article par d'autres objets (superposition), ainsi que le nombre et le type d'autres objets que contient le bagage (complexité du bagage) influencent considérablement la performance de détection. Les tests devraient tenir compte de ces effets.

8.3.6.65 Une des aptitudes acquises par les agents chevronnés est la capacité de distinguer les éléments de menace des autres objets et de mémoriser des représentations de l'apparence d'objets non menaçants dans une image radioscopique. Bien que la tâche principale d'un agent d'I/F soit la détection d'éléments de menace, une autre possibilité serait d'inclure dans les tests des objets non menaçants et de demander aux candidats de les identifier.

Reprise d'un examen

8.3.6.66 L'État devrait mettre en place un processus permettant la reprise d'examens de certification dans certaines conditions qui devraient être clairement définies par écrit dans les documents de certification.

Formation périodique

8.3.6.67 Étant donné que les compétences d'inspection/filtrage devraient diminuer avec le temps, les États devraient disposer d'un programme efficace de formation périodique. Tous les agents d'I/F devraient recevoir une formation périodique, à intervalles réguliers, pour assurer le maintien, voire le renforcement de leurs compétences. Les programmes de formation périodique peuvent être adaptés aux besoins des agents, sur la base d'un suivi régulier de leurs performances dans l'exécution de leurs fonctions particulières. La formation périodique devrait être une combinaison de formation assistée par ordinateur ou sur le web et de formation basée sur les compétences pratiques, incluant mises à jour des menaces, problèmes locaux et changements dans les procédures ou l'équipement.

8.3.6.68 Il convient de consacrer un minimum de 20 heures par an à la formation périodique assistée par ordinateur à l'interprétation d'images radioscopiques. La formation ne devrait pas durer plus d'une heure par jour. Il est recommandé aux agents d'I/F de suivre deux sessions de 20 minutes par semaine et ils devraient pouvoir suivre d'autres sessions de formation en dehors des heures de pointe et durant leur temps libre.

8.3.7 Instructeurs en sûreté de l'aviation

Qualifications

8.3.7.1 Les personnes chargées d'établir et/ou de mener la formation à la sûreté de l'aviation devraient posséder la certification, les connaissances et l'expérience requises. Ces qualifications devraient inclure au minimum :

a) la certification d'instructeur délivrée par une institution d'enseignement ou de formation ou une organisation internationale, reconnues par l'autorité compétente ;

b) des connaissances étendues et une vaste expérience des opérations de sûreté de l'aviation ;

c) des connaissances dans un ou plusieurs des domaines suivants :

1) règlements internationaux, régionaux et nationaux de la sûreté de l'aviation ;

2) systèmes de sûreté et contrôle d'accès ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

3) sûreté au sol et en vol ;

4) inspection/filtrage avant l'embarquement ;

5) sûreté des bagages et du fret ;

6) sûreté et fouille des aéronefs ;

7) articles réglementés et objets interdits ;

8) procédures d'urgence ;

9) connaissance générale du terrorisme ;

10) autres domaines et mesures de renforcement de la sensibilisation à la sûreté.

Exigences de formation

8.3.7.2 Chaque État devrait veiller à ce que tout personnel d'enseignement reçoive la formation appropriée. Le Supplément G à l'Appendice 8 contient un modèle détaillé de programme de formation d'instructeurs en sûreté de l'aviation.

8.3.7.3 Les instructeurs devraient être formés par l'autorité compétente ou par une tierce partie approuvée. Avant d'être autorisés à donner des cours, les instructeurs devraient être tenus d'obtenir un certificat prouvant qu'ils ont acquis les connaissances nécessaires.

8.3.7.4 Les instructeurs devraient être tenus d'avoir acquis une expérience appropriée de l'enseignement de la sûreté de l'aviation, conforme aux critères du poste.

8.3.7.5 La formation des instructeurs peut aussi consister en sessions de formation en cours d'emploi supervisées par des instructeurs chevronnés nommés par l'autorité compétente. Le candidat pourrait aussi intervenir en qualité d'instructeur assistant pour démontrer sa capacité de remplir les fonctions d'instructeur.

8.3.7.6 Les instructeurs en sûreté de l'aviation devraient suivre une formation périodique sur la sûreté de l'aviation et les événements les plus récents dans ce domaine, au moins une fois tous les deux ans. La formation périodique devrait être dispensée par l'autorité compétente.

Certification

8.3.7.7 Il convient que les États établissent et mettent en œuvre un système de certification d'instructeurs, conforme aux dispositions du NCASP.

8.3.7.8 La certification a pour but essentiel d'assurer que des normes adéquates soient appliquées de façon cohérente et fiable. Les examens de certification devraient être justes, fiables, valides et normalisés. L'obtention de la certification requise est une condition préalable à l'emploi en qualité d'instructeur en sûreté.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.3.7.9 La certification peut comprendre les éléments suivants :

a) un questionnaire à choix multiples ou toute autre forme de vérification approuvée par l'autorité compétente, telle qu'un examen écrit ou oral ;

b) un examen pratique, à savoir la présentation d'un module d'enseignement.

8.3.7.10 L'examen écrit devrait porter sur les connaissances du candidat et sa compréhension de la sûreté de l'aviation, des règlements internationaux, régionaux et nationaux, et du contenu des programmes nationaux.

8.3.7.11 L'examen pratique devrait évaluer les capacités d'enseignement du candidat en lui demandant d'assumer le rôle de l'instructeur et d'enseigner un module particulier.

8.3.7.12 Les examens de certification devraient être menés sous la supervision de l'autorité compétente ou en son nom. La note de passage devrait être déterminée par l'autorité compétente.

8.3.7.13 Pour être certifié, un candidat devrait réussir chaque examen. S'il ne réussit pas un ou plusieurs sujets de certification, il pourra repasser les examens en cause.

8.3.7.14 Une fois réussi le processus de certification, un certificat officiel attestant de ses compétences devrait être délivré au candidat.

8.3.8 Inspecteurs et vérificateurs nationaux

Qualifications

8.3.8.1 Les activités de contrôle de la qualité décrites en détail dans le NQCP devraient être menées par des professionnels ayant les qualifications et la formation appropriées et choisis selon les critères établis. L'État devrait exiger une expérience minimale de deux ans dans la sûreté de l'aviation ou dans d'autres domaines pertinents.

8.3.8.2 L'autorité compétente devrait employer des professionnels du contrôle de la qualité. Toutefois, s'il y a lieu, l'État peut recourir à un autre organisme participant ou responsable pour réglementer les mesures de sûreté, tel que : exploitants d'aéroports ou d'aéronefs, industrie ou membres d'un organisme d'État.

8.3.8.3 Les professionnels du contrôle de la qualité devraient être légalement habilités pour s'acquitter de leurs fonctions et ils devraient maintenir la plus stricte confidentialité concernant les résultats de leurs activités de suivi.

8.3.8.4 Le personnel participant à l'exécution des mesures de contrôle de la qualité devrait :

a) répondre aux critères de sélection ;

b) recevoir une formation particulière ;

c) réussir un examen sur les techniques de contrôle de la qualité de la sûreté ;

d) recevoir une formation spéciale en cours d'emploi pendant une période déterminée.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.3.8.5 Les critères de sélection des inspecteurs et des vérificateurs devraient inclure les qualifications ci-après :

a) niveau approprié d'instruction ou expérience pratique équivalente ;

b) bonne connaissance des règlements internationaux figurant dans l'Annexe 17, des règlements régionaux, le cas échéant, et connaissance approfondie du NCASP et de ses règlements ;

c) bonne connaissance des opérations du transport aérien ;

d) bonne connaissance pratique des méthodes et procédures d'application des mesures de sûreté de l'aviation ;

e) absence de casier judiciaire ;

f) autorisation d'accéder à des renseignements confidentiels ;

g) aptitudes physiques adéquates (bonne vision, bonne ouïe, etc.) ;

h) aptitudes à la rédaction et à l'expression verbale ;

i) qualités interpersonnelles telles que l'intégrité, la diplomatie, la discrétion et la souplesse, le cas échéant.

8.3.8.6 Les critères et le processus de sélection du personnel devraient être examinés par l'autorité compétente, et plus expressément par l'organisme désigné pour gérer le NQCP.

Exigences de formation

8.3.8.7 Tout le personnel qui intervient dans l'exercice d'activités de contrôle devrait suivre une session de formation menée par l'autorité compétente ou par une tierce partie agréée et, avant d'être autorisés à mener ces activités de contrôle, devrait avoir obtenu un certificat attestant qu'il possède les connaissances requises.

8.3.8.8 La formation devrait être donnée par des professionnels ayant une expérience appropriée de la formation à la sûreté de l'aviation ou une expérience pratique satisfaisante du contrôle qualité de la sûreté aux niveaux international, national ou régional.

8.3.8.9 La formation devrait avoir pour objet :

a) de promouvoir une compréhension commune de la façon d'évaluer la mise en œuvre du NCASP ;

b) de normaliser les pratiques de travail, afin de réaliser les objectifs du NQCP ;

c) de fournir aux stagiaires les informations et les documents nécessaires à l'exercice de leurs fonctions ;

d) de permettre aux stagiaires de développer leurs compétences de contrôle de la qualité, telles que la connaissance des principes, des procédures et des techniques de collecte d'information, d'observation, d'examen des documents et de rédaction de rapports.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.3.8.10 Les États devraient se servir des mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) établies par l'OACI pour la formation de leurs inspecteurs, vérificateurs et contrôleurs nationaux. Le Supplément F à l'Appendice 8 contient un modèle de programme de formation détaillé pour les inspecteurs et les vérificateurs nationaux.

8.3.8.11 La formation devrait consister aussi en formation en cours d'emploi supervisée qui seront des vérificateurs ou des inspecteurs chevronnés en qualité d'instructeurs, qui devraient être nommés par l'autorité compétente. Les sessions de formation peuvent inclure la participation des stagiaires à une ou plusieurs activités de suivi, durant lesquelles ils démontreront leur capacité de réaliser les tâches. Toutes les activités de suivi effectuées par des stagiaires seront supervisées constamment par le vérificateur national agissant en qualité d'instructeur.

Certification

8.3.8.12 Chaque État devrait exiger que les stagiaires passent un examen à la fin de la session de formation. Celui-ci pourrait comprendre des épreuves écrites et/ou orales qui pourraient inclure des questions sur la sûreté de l'aviation, la méthodologie et les techniques de contrôle de la qualité, des exercices de rédaction de rapports et/ou des exercices verbaux en rapport avec la conduite d'une rencontre ou d'une entrevue.

8.3.8.13 Chaque État est responsable d'établir le contenu et le type de tests, la note de passage, ainsi que la composition du jury de certification, s'il y a lieu.

8.3.9 Gestionnaires de la sûreté

Qualifications

8.3.9.1 Les gestionnaires de la sûreté chargés de l'application des mesures de sûreté liées à l'exploitation des aéronefs ou des aéroports devraient posséder les qualités, les compétences et l'expérience nécessaires, et notamment les qualifications suivantes :

a) connaissance des règlements internationaux, régionaux et nationaux de sûreté de l'aviation ;

b) connaissance et expérience des opérations de sûreté de l'aviation ;

c) expérience dans des domaines liés à la sûreté, tels que l'application de la loi ou les opérations militaires ;

d) certification ou approbation équivalente de l'autorité compétente ;

e) connaissances dans les domaines particuliers suivants :

1) systèmes de sûreté et contrôle d'accès ;

2) sûreté au sol et en vol ;

3) articles réglementés et objets interdits ;

4) connaissance générale du terrorisme ;

5) connaissance pratique d'une deuxième langue pertinente.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Exigences de formation

8.3.9.2 Les gestionnaires de la sûreté devraient recevoir une formation qui leur inculque une compréhension des principes de la sûreté de l'aviation, des règlements internationaux, régionaux et nationaux, et de la surveillance de la conformité. Leur formation devrait les familiariser avec tous les aspects de la gestion de la sûreté de l'aviation. Le Supplément E à l'Appendice 8 contient un modèle de programme de formation détaillé des gestionnaires de la sûreté de l'aviation.

Certification

8.3.9.3 La certification a pour but essentiel d'assurer l'application cohérente et fiable de normes adéquates. Chaque État devrait décider si les gestionnaires de la sûreté devraient être certifiés, et dans l'affirmative, un candidat devrait réussir les examens requis avant d'être nommé gestionnaire de la sûreté. Les examens de certification devraient être justes, fiables, valides et normalisés.

8.3.9.4 La certification peut consister en un examen écrit comprenant les éléments suivants :

a) un questionnaire à choix multiples ;

b) une composition sur un cas d'étude ; ou

c) tout autre moyen approuvé par l'autorité compétente.

8.3.9.5 L'examen devrait porter sur les connaissances du candidat et sa compréhension de la sûreté de l'aviation, des règlements internationaux, régionaux et nationaux, et du contenu des programmes nationaux.

8.3.9.6 Les examens de certification devraient être menés sous la supervision de l'autorité compétente. La note de passage devrait être déterminée par l'autorité compétente.

8.3.9.7 Pour être certifié, un candidat devrait réussir chaque examen. S'il ne réussit pas un ou plusieurs sujets de certification, il pourra repasser les examens en cause.

8.3.9.8 Une fois réussi le processus de certification, un certificat officiel attestant de ses compétences devrait être délivré au candidat.

8.3.9.9 Les cours de formation en ligne sur la Gestion professionnelle de la sûreté de l'aviation approuvés par l'OACI, le *Manuel de sûreté de l'aviation* et les mallettes pédagogiques de l'OACI peuvent être des outils utiles de préparation pour le poste de gestionnaire de la sûreté de l'aviation.

8.3.10 Développement des carrières

8.3.10.1 La motivation personnelle et la motivation de groupe sont importantes pour le développement des carrières. Plus les buts et les valeurs du personnel sont en accord avec les objectifs de l'organisation, meilleure est la source de motivation. La motivation est un sujet complexe car elle varie avec chaque personne ; la sensibilité motivationnelle et le potentiel de motiver les gens varient quotidiennement et d'une situation à l'autre.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.3.10.2 Les facteurs ci-après peuvent être pris en compte dans la motivation du personnel :

a) sécurité d'emploi et satisfaction apportée par l'emploi ;

b) perspectives de carrière ;

c) défis et variations dans le travail ;

d) rémunération ;

e) autorité décisionnelle ;

f) horaire de travail ;

g) niveau de stress ;

h) reconnaissance des bonnes performances ;

i) sanction des mauvaises performances ;

j) définition des rôles et des responsabilités ;

k) formation continue.

8.3.10.3 On ne saurait surestimer la valeur des plans de développement des carrières. On ne peut en effet supposer que la rémunération suffit à elle seule à créer le dévouement à la tâche et aux objectifs de l'employeur. Un développement de carrière et des objectifs professionnels clairement définis sont généralement nécessaires pour obtenir du personnel des efforts intenses et continus. Les employés ont besoin d'assurances pour savoir ce que l'on attend d'eux, s'ils donnent satisfaction et comment ils peuvent faire avancer leur carrière.

8.3.10.4 Pour être utile, un plan de développement de carrière doit indiquer clairement les occasions de promotion et les critères d'avancement à des niveaux supérieurs. Un plan de développement de carrière dans le NCASTP devrait indiquer la formation disponible dans l'ordre de développement suivant :

a) formation pour les nouveaux employés ;

b) programmes courts de formation ;

c) formation de recyclage ;

d) formation supérieure ;

e) formation à la supervision ;

f) formation spécialisée ;

g) formation à la gestion.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.3.10.5 Si les critères de sélection et les calendriers correspondants lui sont présentés selon un ordre logique, un employé reconnaîtra d'emblée les occasions et les perspectives d'avancement. En établissant les plans de carrière, l'organisation devrait :

a) revoir constamment les qualifications de recrutement ;

b) réviser périodiquement les méthodes de formation et évaluer les programmes d'enseignement ;

c) maximiser l'utilisation des ressources humaines et des installations ;

d) améliorer la supervision et la gestion ;

e) fournir la motivation et les mesures d'encouragement.

8.3.10.6 Avec un tel niveau de soutien de la part de l'organisation, les instructeurs peuvent informer comme il convient les employés des possibilités d'avancement et encourager leur engagement. La qualité des services de l'organisation ne pourra que bénéficier de ces mesures.

8.4 PERSONNEL NON AFFECTÉ À LA SÛRETÉ

Généralités

8.4.1 Le personnel non affecté à la sûreté peut être défini comme suit :

a) tout personnel ayant accès aux zones de sûreté à accès réglementé ;

b) tout personnel, c'est-à-dire personnel au sol employé par un organisme aéroportuaire, un exploitant d'aéronefs, un agent de service d'escale, un agent de fret, une autorité postale ou un fournisseur de services ATS ayant des fonctions liées à l'aviation civile et qui pourrait, dans l'exercice de ces fonctions, intervenir dans la mise en œuvre de mesures de sûreté.

8.4.2 Les dispositions et les exigences de formation visant le personnel non affecté à la sûreté devraient être définies dans le NCASP.

Sélection

8.4.3 Toutes les entités intéressées par le système national de sûreté de l'aviation civile devraient suivre les procédures décrites dans le NCASTP avant de sélectionner de nouvelles recrues sur la base de qualités telles que la fiabilité, la réputation et les capacités. Le personnel employé par de telles entités, en particulier ceux qui doivent accéder aux zones de sûreté à accès réglementé, devrait être soumis à une vérification d'antécédents durant la phase de sélection initiale et à des intervalles périodiques, conformément aux dispositions des règlements nationaux et du NCASP.

Formation

8.4.4 Le NCASTP devrait exiger que tout le personnel non affecté à la sûreté reçoive une formation initiale et une formation périodique à la sûreté de l'aviation axée sur la sensibilisation aux risques de sûreté. Le personnel non affecté à la

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

sûreté devrait avoir pour instructions de signaler aux autorités compétentes tout incident qui menace la sûreté de l'aviation. Les Suppléments A et B à l'Appendice 10 contiennent un modèle de programme de formation détaillé pour la formation initiale, axé sur la sensibilisation à la sûreté et sur la riposte aux menaces à la bombe communiquées par téléphone.

8.4.5 Le personnel non affecté à la sûreté devrait être formé selon les spécifications relatives aux groupes cibles définis dans le NCASTP. Les modules de formation destinés à chaque groupe cible devraient également être définis dans le NCASTP.

8.4.6 Étant donné la grande complexité de la formation de sensibilisation à la sûreté, il convient d'examiner avec soin le domaine de responsabilité de chaque groupe cible. Il faudrait envisager d'établir des programmes de sensibilisation pour les groupes professionnels suivants :

a) police aéroportuaire ;

b) immigration ou police frontalière ;

c) administration et personnel de l'aéroport ;

d) personnel au sol des exploitants d'aéronefs ;

e) équipages de conduite et de cabine des exploitants d'aéronefs ;

f) agents de fret et expéditeurs ;

g) personnel des services postaux ;

h) personnel d'aviation générale (AG) et de travail aérien (TA) ;

i) directeurs et superviseurs d'entreprises de carburant ;

j) personnel du protocole et autres agents d'accueil des personnalités importantes (VIP) ;

k) personnel des douanes et des services de quarantaine (en agriculture, par exemple) ;

l) concessionnaires et locataires d'aéroport.

8.4.7 Les campagnes de sensibilisation à la sûreté visant les voyageurs peuvent être d'une grande utilité et devraient être envisagées.

8.4.8 La sensibilisation à la sûreté devrait être inculquée à deux niveaux, le premier ayant pour objet de familiariser les demandeurs de permis d'identité de sûreté de l'aéroport avec les règlements de l'aéroport relatifs au système de contrôle d'accès. Le second niveau devrait présenter les procédures de sûreté de l'aviation, notamment l'importance d'un environnement sûr à l'aéroport. La formation initiale et la formation périodique devraient inclure un enseignement en classe (formation assistée par ordinateur) et, si possible, une introduction pratique. La vérification des connaissances de ces procédures par des examens permet de renforcer l'efficacité des efforts de sensibilisation.

8.4.9 Outre la formation de sensibilisation à la sûreté, tous les employés non affectés à la sûreté qui participent à la mise en œuvre des mesures de sûreté dans le cadre de leurs tâches opérationnelles devraient également recevoir

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

une formation initiale et périodique spécialisée pour les préparer à exécuter leurs fonctions de façon adéquate. La formation devrait être adaptée à leurs tâches et à leurs besoins particuliers, et être conforme aux politiques, aux pratiques et aux procédures de l'organisation. L'Appendice 11 contient des modèles de programmes de formation détaillés destinés au personnel non affecté à la sûreté qui participe à la mise en œuvre des mesures de sûreté.

8.5 ÉTABLISSEMENT DE LA FORMATION

Principes d'établissement

8.5.1 La formation à la sûreté de l'aviation ne devrait pas être réservée uniquement au personnel de sûreté de l'aviation ni au personnel de sûreté de l'aéroport ; elle devrait inclure également les employés de tous les services qui interviennent dans l'aviation civile ou qui lui sont associés.

8.5.2 En établissant un programme de formation à la sûreté de l'aviation, il est essentiel de veiller à ce que :

a) les principes d'enseignement établis soient observés ;

b) un programme de formation interne continu, incluant la formation initiale et des cours de recyclage, complète les cours de formation officiels et permette au personnel de rester à jour ;

c) la formation de sensibilisation à la sûreté atteigne tous les éléments à tous les niveaux, encourageant ainsi la responsabilité personnelle en matière de sûreté par la vigilance et la coopération avec les autres employés, surtout ceux qui ont des postes de responsabilité ;

d) les critères de sélection pour le recrutement du personnel de sûreté de l'aviation et de l'aéroport répondent aux attentes en matière de performance professionnelle ;

e) le personnel reçoive l'enseignement et la formation appropriés pour l'application des pratiques et du matériel de sûreté modernes.

8.5.3 Le programme de formation à la sûreté de l'aviation devrait inclure des directives concises pour en faciliter la mise en œuvre.

8.5.4 L'inclusion d'un ASTP de l'OACI dans le NCASTP d'un État contribuera directement à l'établissement d'une démarche cohérente et uniforme pour l'enseignement de sujets relatifs à la sûreté de l'aviation. Les Appendices 8, 10 et 11 contiennent des modèles de programmes de formation qui peuvent être utilisés à cette fin.

Plans de cours

8.5.5 Le plan de cours établit le contenu et les objectifs d'une unité d'enseignement et indique les moyens d'instruction. Un bon plan de cours est bien plus qu'une simple énumération de ce que les stagiaires sont censés apprendre : il précise comment il faut enseigner les faits, les principes, les concepts et les compétences.

8.5.6 Pour atteindre les objectifs de la formation, l'instructeur doit présenter les plans de cours selon le format suivant :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) titre, sujet et point ;

b) objectifs des unités d'enseignement ;

c) matériel de référence ;

d) introduction ;

e) matériel du sujet ;

f) stratégie d'enseignement ;

g) aides pédagogiques ;

h) résumé ;

i) examens ;

j) révision et aperçu ;

k) devoirs, le cas échéant ;

l) planification.

8.5.7 L'établissement d'un NCASTP où la politique, l'orientation et les procédures de formation sont clairement définies, facilitera la préparation des plans de cours par les coordonnateurs, en fonction des éléments suivants :

a) types de cours et de sessions de formation requis ;

b) nombre d'employés nécessitant des types particuliers de formation ;

c) calendriers de formation ;

d) attribution des ressources des instructeurs ;

e) locaux d'enseignement et réservations ;

f) état de mise en œuvre du programme de formation ;

g) registres d'inspection.

8.5.8 Des copies des plans de cours devront être remises à la personne responsable de la mise en œuvre du NCASTP.

8.5.9 Si l'on veut, les éléments ci-après peuvent aussi être ajoutés au NCASTP, sous forme d'appendices :

a) programmes de formation quotidiens ;

b) échantillon de programme de formation ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) plan de développement de carrière ;

d) échantillon de plan de cours ;

e) liste des aides audiovisuelles et autres aides pédagogiques ;

f) échantillon de plan de formation.

Textes distribués

8.5.10 Les textes distribués (ou notes distribuées) sont des aides pédagogiques indispensables. Le programme de formation devrait contenir des éléments indicatifs sur leur établissement.

8.5.11 Les notes distribuées peuvent contribuer au processus d'apprentissage comme soutien à l'enseignement en classe, en fournissant les éléments suivants :

a) diagrammes ou dessins ;

b) principaux points d'une leçon ;

c) informations réduites à leur forme la plus précise ;

d) facilitation de la prise de notes ;

e) équilibre et succession adéquats des sujets enseignés ;

f) facilitation de l'étude personnelle en prescrivant des lectures ;

g) document permanent pour référence ou révision ultérieures.

8.5.12 À moins d'être conçus comme une instruction planifiée, les textes distribués devraient toujours servir de complément à l'enseignement en classe et non le remplacer. Ils peuvent être remis au début d'un cours ou durant le cours pour aider les étudiants à suivre, ou encore à la fin du cours, pour éviter toute distraction possible. Dans tous les cas, il importe de fournir des textes complets et faciles à comprendre pour en faire de précieux documents de référence. Le sujet enseigné déterminera s'il convient que la diffusion de ces textes soit restreinte.

Utilisation et protection des aides pédagogiques

8.5.13 Les instructeurs ont la responsabilité d'utiliser les aides pédagogiques les plus appropriées dont ils disposent. Ils doivent être au courant des différents types d'aides pédagogiques fournies par leur propre organisation ou disponibles auprès d'autres sources. Il serait donc utile, dans le cadre des programmes de formation, de fournir aux instructeurs une liste complète des aides pédagogiques et de la mettre à jour fréquemment.

8.5.14 Vu la nature sensible des mesures et des procédures de sûreté de l'aviation, il convient d'inviter les instructeurs à exercer un contrôle strict du matériel d'enseignement qui risquerait d'être utilisé à mauvais escient. Les coordonnateurs de la formation veilleront à la protection et à la diffusion restreinte de tous équipements et matériels utilisés dans les sessions de formation à la sûreté de l'aviation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Matériel de référence

8.5.15 Il est fortement souhaitable que soit créée, lors de l'établissement du NCASTP, une bibliothèque complète de documents de référence sur la sûreté de l'aviation venant appuyer le système de formation national. Les coordonnateurs de la formation devraient être chargés par le NCASTP de donner des suggestions pour la composition d'une telle bibliothèque. En facilitant ainsi le partage de tous les matériels d'enseignement, on peut éviter des doublons coûteux et encourager, voire garantir, la cohérence.

8.5.16 Des procédures devraient assurer que les coordonnateurs de la formation aient connaissance des nouvelles informations et publications spécialisées acquises par les bibliothèques techniques de l'autorité de l'aviation civile. Il y a là de tels investissements qu'une utilisation pour en tirer un avantage maximal s'impose.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Chapitre 9

GESTION DES MENACES ET DES RISQUES

9.1 ÉVALUATION DES MENACES ET DES RISQUES

9.1.1 Généralités

9.1.1.1 Pour assurer l'identification des mesures de sûreté préventives appropriées, il convient de réévaluer constamment le niveau de menace et de procéder à des évaluations de risques, en tenant compte des situations et des environnements internationaux, nationaux et régionaux.

9.1.1.2 Les mesures et procédures de sûreté devraient être souples et proportionnées à l'évaluation des risques, qui peut varier en fonction de l'évolution de divers facteurs. Les NCASP devraient donc établir un système de gestion des risques exposant en détail les mécanismes pour obtenir des informations valables sur la menace et procéder aux évaluations de risques. Ce système devrait être mis en œuvre de manière prompte et efficace, pour assurer que l'évaluation des risques en résultant soit constamment à jour, exacte et complète.

9.1.1.3 La meilleure façon de réaliser des évaluations de risques et une analyse de menace valables est d'instituer un processus systématique et continu consistant à recueillir des renseignements et à évaluer les données connexes. Ceci est fait généralement par une autorité nationale compétente et exige une coordination au niveau national entre toutes les entités responsables, ainsi qu'une étroite coopération avec la communauté internationale et régionale du renseignement. On trouvera à l'Appendice 37 des indications sur la méthodologie d'évaluation de la menace et des risques.

9.1.1.4 En présence d'une menace spécifique, des mesures de sûreté préventives sélectionnées et préétablies devraient être appliquées, en fonction de l'évaluation de risques connexe, ainsi que de la nature et de la gravité de la menace. L'autorité compétente de l'État, généralement par l'intermédiaire de sa section de politique et de réglementation de la sûreté de l'aviation civile, devrait gérer les risques en analysant les vulnérabilités du système d'aviation par rapport à la menace et prendre l'initiative d'ajustements appropriés du NCASP et de mesures de sûreté supplémentaires à mettre en œuvre en accord avec l'évaluation de risques. Les États peuvent aussi choisir de préétablir une série de mesures à mettre en œuvre comme riposte immédiate à un niveau de menace plus élevé, sur la base d'une évaluation de risques. Cette évaluation de risques devrait être revue afin de déterminer si les mesures préétablies sont proportionnées au risque résiduel associé à la menace.

Rôle des États dans l'évaluation des risques nationaux et locaux

9.1.1.5 Les évaluations nationales et locales de la menace apportent des informations importantes et utiles sur les modes opératoires et les types d'attentats terroristes possibles, et leurs cibles. L'Énoncé du contexte de risques (RCS) à l'échelle mondiale de l'OACI a pour objectif de donner un aperçu mondial de haut niveau des risques provenant de menaces terroristes, mais n'essaie pas de créer une vue détaillée des risques nationaux ou locaux, ou de laisser entendre qu'un État a des niveaux de risque plus élevés qu'un autre en rapport avec une certaine menace. Un État devrait donc procéder à sa propre évaluation de risques concernant son territoire et ses biens et établir des mesures d'atténuation des risques, en tenant compte de l'aperçu de haut niveau présenté dans le RCS à l'échelle mondiale.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

9.1.1.6 Les États et les autorités compétentes devraient documenter et revoir leur évaluation des risques, périodiquement ou lorsque des faits nouveaux significatifs surviennent, afin de disposer d'une vision précise et actualisée de l'environnement de risques.

Évaluation de la menace et des risques aéroportuaires

9.1.1.7 Une évaluation de la menace et des risques aéroportuaires devrait être effectuée lorsqu'il s'agit d'appliquer des considérations de sûreté à la conception et aux opérations d'un aéroport. De telles évaluations devraient être menées de concert avec l'autorité compétente afin que la conception de l'aéroport soit assez souple pour pouvoir être adaptée à de futures exigences de sûreté sans restructuration majeure et coûteuse. La connaissance dès le stade de conception des points forts et des faiblesses d'un aéroport en cas d'actes d'intervention illicite joue un rôle critique dans le processus décisionnel.

9.1.2 Partage des renseignements sur la menace

Types de renseignements

9.1.2.1 En procédant à une évaluation des risques, les États devraient rassembler des renseignements sur la menace, en particulier les cibles et modus operandi possibles. Ces renseignements peuvent provenir d'une diversité de sources, notamment :

a) d'incidents réels, y compris des attentats réussis ou ratés contre l'aviation, qui fournissent des renseignements sur les objectifs et les méthodes des terroristes (Les États membres de l'OACI peuvent trouver des renseignements pertinents sur les actes d'intervention illicite et autres incidents de sûreté dans la Base de données sur les actes d'intervention illicite de l'OACI.) ;

b) de sources confidentielles, principalement des renseignements et des évaluations sur le contre-terrorisme, que les services de renseignement, services de police et autres institutions des États auront pu recueillir ou réaliser ;

c) de sources ouvertes, pouvant inclure des renseignements publiquement disponibles sur des événements inhabituels ou suspects, et sur la disponibilité d'éléments qui pourraient être utilisés à des fins terroristes, et tous autres renseignements pouvant contribuer à la détermination de la menace.

Partage des renseignements aux échelons bilatéral, multilatéral et mondial

9.1.2.2 Les lignes de communication, formelles et informelles, entre fonctionnaires de la sûreté de l'aviation des États, devraient aider au partage rapide de renseignements, notamment concernant tout changement dans le niveau de menace ou la nature de la menace. Les États devraient aussi partager des renseignements sur les techniques utilisées pour essayer de porter atteinte à la sûreté, sur l'expérience avec le matériel de sûreté et sur les pratiques opérationnelles.

9.1.2.3 On trouvera plus d'information au Chapitre 4 sur le partage des renseignements.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

9.1.3 Établir le panorama de la menace

La menace terroriste

9.1.3.1 Les terroristes peuvent exploiter des vulnérabilités réelles ou perçues dans le système de l'aviation civile internationale. Malgré les améliorations apportées au système de sûreté, les terroristes continuent de développer de nouvelles techniques et de nouvelles armes dans l'espoir de contourner les mesures de sûreté. En général, il est estimé que les terroristes, en choisissant la cible d'un attentat, visent probablement les objectifs suivants :

a) faire un grand nombre de victimes ;

b) perturber les activités économiques ;

c) faire une déclaration symbolique ;

d) créer de l'angoisse au sein du public.

9.1.3.2 Les terroristes se sont montrés innovants, et ils pourraient rechercher une plus vaste gamme de modes opératoires et de cibles, influencés par la disponibilité et la vulnérabilité de ces cibles, et la possibilité d'obtenir un succès dans les termes énoncés ci-dessus. La probabilité ou la menace d'une attaque devrait être évaluée en termes de motivation des terroristes, de leur intention de procéder à un attentat et de leur capacité de le faire (ensemble d'habiletés, ressources, etc.).

Menaces à l'échelle mondiale

9.1.3.3 De même que les systèmes d'aviation civile nationaux sont reliés à des réseaux aéronautiques mondiaux, il en est ainsi également de la menace pour l'aviation civile. Tout en étant de nature globale, les niveaux de menace peuvent différer selon les lieux autour du monde. Les variantes régionales, nationales et même locales sont donc des variables critiques dont les États devraient tenir compte lorsqu'ils évaluent les menaces.

9.1.3.4 Tous les États devraient avoir conscience des vulnérabilités et des conséquences associées aux menaces contre l'aviation civile. On sait que les terroristes cherchent constamment à identifier les limitations perçues des mesures de sûreté de l'aviation et à exploiter les vulnérabilités qui subsistent dans le système mondial. Souvent, les menaces emprunteront le chemin le plus commode à travers le système, que ce chemin soit commode en raison de son emplacement, de ses connexions avec d'autres secteurs du système ou de faiblesses connues dans cette partie du système mondial. Les États et les organismes d'aviation devraient donc accorder une grande attention aux menaces contre l'aviation, même lorsqu'ils ne se considèrent pas eux-mêmes, ou ne considèrent pas leurs citoyens, comme étant directement menacés.

Conséquences mondiales

9.1.3.5 Vu le caractère mondial de la menace terroriste contre l'aviation civile internationale, les attentats terroristes contre le système aéronautique ont des conséquences à l'échelle mondiale. L'angoisse du public et les perturbations économiques qu'entraîne un attentat terroriste se manifesteront bien au-delà des frontières des États qui sont le théâtre d'attentats terroristes. Les conséquences mondiales d'attaques terroristes contre le système de l'aviation devraient donc être prises en considération lorsque sont évaluées les conséquences raisonnables de n'importe quelle menace dans le pire des cas.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Auteurs possibles d'actes de terrorisme

9.1.3.6 Les terroristes réels ou en puissance peuvent avoir des antécédents culturels et sociaux différents, vivre dans des circonstances sociales différentes et agir avec des motivations extrêmes et des intentions différentes qui les poussent à commettre ou à planifier des actes de terrorisme. Ils peuvent agir pour des motifs politiques, religieux, sociaux, écologiques et/ou personnels (par exemple économiques). Les types de terroristes peuvent être notamment :

a) des membres de groupes terroristes internationaux établis et organisés ;

a) des membres de groupes régionaux affiliés et alliés à de tels groupes ;

c) des acteurs solitaires n'ayant pas ou peu de liens avec de tels groupes.

9.1.3.7 Les terroristes peuvent agir de leur propre initiative (terroristes auto-radicalisés et auto-organisés — on parle de *loups solitaires* — ou au sein de groupes et de structures de soutien plus larges. Dans les deux cas, il pourrait s'agir de personnes employées dans l'industrie de l'aviation.

Terrorisme et criminalité

9.1.3.8 L'activité criminelle dans les domaines de l'aviation et des transports, lorsqu'elle est reconnue, peut indiquer des vulnérabilités dans les pratiques de sûreté et révéler des faiblesses dans les systèmes de sûreté de l'aviation. Là où des faiblesses sont exploitées à des fins criminelles, elles peuvent l'être également à des fins terroristes.

9.1.3.9 Criminels et terroristes utilisent tous les modes de transport, notamment l'aviation commerciale, pour se déplacer d'une nation à une autre et pour traverser les frontières afin d'exécuter leurs missions. L'activité criminelle peut être source de fonds et/ou de financements pour des groupes et des activités terroristes. Alors que les États continuent à saisir les biens de terroristes dans le monde entier, des groupes terroristes recourent à des activités criminelles pour financer leurs opérations. Les activités criminelles ci-après peuvent parfois être liées au financement ou à la facilitation de groupes et d'activités terroristes :

a) introduction clandestine d'êtres humains, de drogues, d'espèces monétaires et/ou contrebande ;

b) trafic de drogue ;

c) enlèvements ;

d) usage de faux documents ou d'une fausse identité.

9.1.3.10 L'activité criminelle peut également être utilisée par des terroristes pour tenter de tester certaines mesures spécifiques de sûreté et apprendre comment les contourner. Par ailleurs, des terroristes peuvent mener une surveillance, secrète ou manifeste, des systèmes et des processus de sûreté, et de l'activité habituelle dans quelque milieu que ce soit.

9.1.3.11 La détection d'une activité criminelle dans l'environnement de sûreté de l'aviation peut mener à la mise au jour d'activités terroristes ou de preuves du soutien de missions terroristes. Toute incidence inhabituelle ou accrue d'une activité criminelle dans les secteurs du transport devrait être notée et, lorsque c'est possible, partagée entre services et juridictions compétents des États, tels que les services de police, et entre États membres.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

9.2 CULTURE DE LA SÛRETÉ

9.2.1 Généralités

9.2.1.1 La culture de la sûreté est une culture organisationnelle qui encourage une performance optimale en matière de sûreté. Par culture organisationnelle, on entend habituellement un ensemble de normes, de convictions, de valeurs, d'attitudes et de présuppositions qui sont inhérentes au fonctionnement au jour le jour des organisations et sont reflétées dans les actions et les comportements de toutes les entités et de tout le personnel de ces organisations. La culture de la sûreté ne peut être prise isolément de la culture organisationnelle dans son ensemble.

9.2.1.2 Pour instituer ou améliorer la culture de la sûreté dans les organisations, il conviendrait d'élaborer des mesures pour renforcer ces normes, convictions, valeurs, attitudes et présuppositions. Ces renforcements devraient viser à servir les principes suivants :

a) améliorer en continu la sûreté, en englobant l'efficacité et l'efficience de la sûreté pour atténuer les risques ;

b) encourager l'attention et la vigilance face aux risques en matière de sûreté de la part de tout le personnel, ainsi que le rôle de chacun pour ce qui est d'identifier, d'éliminer ou de réduire ces risques. Encourager une bonne connaissance des questions de sûreté, des procédures et des mécanismes d'intervention (par exemple qui appeler en cas d'activité suspecte) ;

c) se donner le temps nécessaire et faire les efforts requis pour se conformer aux mesures de sûreté, même sous pression ;

d) promouvoir la volonté d'accepter la responsabilité, d'être proactif et de prendre des décisions de façon autonome en cas d'événements liés à la sûreté (incluant les incidents, les lacunes et les infractions) ;

e) interpeller les autres membres du personnel en cas d'irrégularités et accepter d'être interpellé ;

f) signaler immédiatement les événements qui surviennent ou toute activité suspecte qui pourrait être liée à la sûreté ;

g) encourager un mode de pensée critique en matière de sûreté et un intérêt pour la détection de vulnérabilités potentielles de sûreté, les écarts par rapport aux procédures applicables et les solutions ;

h) traiter les renseignements sensibles en matière de sûreté de l'aviation de façon appropriée (on trouvera de plus amples renseignements au Chapitre 2).

Applicabilité, objectifs et avantages

9.2.1.3 Les entités telles que les autorités compétentes, les fournisseurs de services de sûreté et tout autre organisme pouvant jouer un rôle dans la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, y compris les services dont les activités ne sont pas principalement centrées sur la sûreté, devraient élaborer et évaluer des mesures et des mécanismes qui puissent contribuer à établir une culture de la sûreté comme aspect essentiel de la sûreté de l'aviation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

9.2.1.4 L'établissement d'une culture de la sûreté devrait aider les organisations à améliorer leurs performances générales en matière de sûreté grâce à l'identification rapide des défis potentiels en la matière. Les organisations devraient aussi mettre au point des méthodes pour mesurer l'efficacité de la culture de la sûreté, ce qui leur permettrait d'évaluer ses effets sur la sûreté et son évolution au fil du temps.

Note.— Pour ce qui est des États ou des entités qui décident d'adopter une approche SGS (Système de gestion de la sûreté), la promotion d'une solide culture de la sûreté enchâssant la gestion de la sûreté dans les activités d'une organisation au quotidien constitue un élément essentiel.

9.2.2 Leadership en matière de culture de la sûreté

9.2.2.1 De même que les dirigeants ont une incidence critique sur les organisations et leur culture, les cultures organisationnelles influencent grandement lesdits dirigeants en orientant leurs décisions. Les organisations devraient donc s'assurer du plein engagement à tous les niveaux, depuis la haute direction jusqu'au superviseur, en tout temps et dans toutes les activités, stratégies, politiques et objectifs, afin de renforcer continuellement la culture de la sûreté.

9.2.2.2 La direction devrait donner l'exemple et encourager tout le personnel (y compris les entrepreneurs et les tiers fournisseurs de services autorisés à intervenir au nom de l'organisation) à adopter une tournure d'esprit sensible à la sûreté, en présentant la sûreté comme une valeur organisationnelle et personnelle et en alignant son propre comportement sur cette valeur. Par exemple, les dirigeants et gestionnaires de l'aviation devraient :

a) respecter en tout temps les règles énoncées en matière de sûreté de l'aviation et mener par l'exemple ;

b) promouvoir continuellement et appuyer l'importance des mesures de sûreté ;

c) dialoguer périodiquement avec leurs pairs et le personnel sur les questions de sûreté ;

d) encourager les rétroactions constructives concernant des événements liés à la sûreté et y être réceptifs ;

e) traiter les événements et les rapports de sûreté en temps opportun, et prendre toutes mesures correctives et préventives nécessaires, le cas échéant ;

f) intervenir de façon appropriée lorsque la sûreté est compromise, quelles que soient les conséquences économiques potentielles ;

g) appuyer la formation et le renforcement des capacités pour les besoins de la sûreté.

9.2.2.3 La sûreté devrait devenir une valeur fondamentale de l'organisation, reflétée dans ses stratégies, ses politiques et ses objectifs de gestion. Toute entité jouant un rôle dans la sûreté de l'aviation, y compris celles dont les activités ne sont pas principalement centrées sur la sûreté, devrait donc :

a) définir l'optimisation de la sûreté comme l'un des objectifs fondamentaux de l'organisation ;

b) enchâsser la sûreté de l'aviation dans les politiques écrites de l'organisation, pour en faire une partie intégrante du plan de gestion de la compagnie ;

c) tenir compte de la sûreté dans tous les processus du fonctionnement de l'organisation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

9.2.3 Systèmes de compte rendu d'une « culture d'équité »

9.2.3.1 Les systèmes de culture d'équité sont des systèmes de compte rendu permettant de signaler des événements à un organisme indépendant de manière anonyme ou confidentielle, et d'éviter ainsi d'être l'objet de représailles dans des circonstances particulières. Ces systèmes visent à encourager les gens à signaler des situations qui autrement seraient restés inaperçues et ne seraient donc pas corrigées.

9.2.3.2 Les autorités compétentes devraient envisager l'introduction d'un système de compte rendu de « culture d'équité » pour les cas liés à la sûreté, tirant parti de l'expérience acquise dans l'établissement et la mise en œuvre de systèmes de « culture d'équité » en matière de sécurité.

9.2.3.3 L'exemption de sanctions ne serait accordée que dans les cas où le cadre juridique autorise une telle impunité et où les dénonciateurs n'ont pas mal agi de façon délibérée ou par négligence coupable. Dans le cas de failles de sûreté graves, ce qui inclut les incidents, les lacunes et les infractions, des dispenses de sanction ne devraient normalement pas être accordées à l'auteur de l'infraction, même s'il a signalé la situation de son plein gré.

9.2.3.4 Les incidents de sûreté n'entraînent pas nécessairement de dommages aux personnes ou aux biens. Il faut, en effet, que ces incidents s'accompagnent d'agissements délibérés ou illicites pour créer potentiellement des résultats nuisibles. L'expérience acquise dans la mise en œuvre de programmes de compte rendu de sécurité aérienne peut être d'une grande valeur dans l'établissement de programmes similaires pour la sûreté de l'aviation.

9.2.3.5 Les autorités, les organisations et autres entités compétentes jouant un rôle dans la sûreté de l'aviation devraient mettre en œuvre un système de compte rendu de culture d'équité :

a) en établissant un système assurant la confidentialité des dénonciateurs, où aucune donnée personnelle ne sera recueillie et/ou emmagasinée. Si des données personnelles sont recueillies, elles serviront uniquement à apporter des éclaircissements et à renforcer les informations sur l'événement signalé ou à fournir des rétroactions au dénonciateur ;

b) en désignant un organisme ou un responsable indépendant chargé de gérer, de conserver et de garantir la confidentialité des données recueillies, ainsi que d'analyser les comptes rendus et d'y donner suite ;

c) en assurant une formation appropriée sur le fonctionnement du système de compte rendu de la culture d'équité et sur ses avantages, ainsi que sur les droits, les responsabilités et les devoirs liés aux événements ;

d) en mettant en œuvre un programme d'incitatifs pour encourager le personnel à signaler des événements, tout en évitant les dénonciations mal intentionnées et diffamatoires. Un tel programme devrait aussi encourager le personnel à donner des rétroactions constructives sur les mesures de sûreté, afin d'améliorer le système dans son ensemble et d'obtenir de meilleures performances en matière de sûreté.

9.2.3.6 Il convient d'établir au sein de l'organisation un point de contact clair et unique pour coordonner les comptes rendus et faciliter autant que possible le processus à l'intention du personnel. Bon nombre d'entités disposent déjà de systèmes de compte rendu de sécurité et pourraient tout simplement les élargir pour inclure les rapports de sûreté.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Contrôle de la qualité

9.2.3.7 Les organisations devraient mettre en œuvre des programmes de contrôle de la qualité conçus pour surveiller l'application efficiente des mesures de sûreté. Les programmes de contrôle de la qualité peuvent être un outil efficace pour assurer la vigilance du personnel et son respect des principes de la culture de la sûreté. La fréquence et le caractère strict des contrôles de qualité peuvent avoir une influence positive sur le personnel en démontrant les engagements de la direction envers les objectifs et la conformité à la sûreté.

9.2.3.8 Des contrôles périodiques de la qualité des mécanismes de compte rendu en place seront effectués dans le cadre des programmes de contrôle de la qualité.

9.2.4 Mesures liées à la culture de la sûreté appliquées par les autorités compétentes

9.2.4.1 Les autorités compétentes devraient donner l'exemple et s'engager à renforcer leur culture interne de sûreté, tout comme elles devraient s'engager à renforcer la culture de sûreté des services qui appliquent les mesures de sûreté de l'aviation.

9.2.4.2 La formation en sensibilisation, les campagnes de sensibilisation et des mesures connexes peuvent constituer un mécanisme efficace pour assurer un engagement continu et approprié envers les normes, les convictions, les valeurs, les attitudes et les suppositions en matière de sûreté. Ce mécanisme peut aussi accroître les connaissances de ce qu'il faut faire ou ne pas faire quant au partage, à l'entreposage et à la protection des renseignements sensibles de sûreté. On trouvera au Chapitre 2 d'autres directives sur les renseignements sensibles de la sûreté de l'aviation.

9.2.5 Mesures liées à la culture de la sûreté appliquées par les organismes qui jouent un rôle dans la sûreté de l'aviation

Coordination entre organismes

9.2.5.1 Les organismes qui jouent un rôle dans la sûreté de l'aviation devraient mettre sur pied un comité interne de la sûreté qui se réunirait périodiquement pour évaluer les performances de leurs organisations en matière de sûreté et déterminer les priorités et les mesures spécifiques pour améliorer les performances, notamment pour promouvoir la culture de la sûreté. Ce comité sera composé de cadres supérieurs, en plus de gestionnaires de la sûreté, et coordonnera les projets dirigés par des groupes spécialisés au sein des organisations.

9.2.5.2 Dans le cas des aéroports, un comité des parties prenantes devrait être institué conjointement avec d'autres acteurs tels que des exploitants d'aéronefs et des fournisseurs de services de sûreté. Ce comité aura pour objet de déterminer les domaines où des améliorations peuvent être apportées afin de renforcer les performances de sûreté. Il peut par exemple décider conjointement de l'exécution et du contenu de campagnes de sensibilisation à la sûreté ou convenir de promouvoir des mesures de renforcement mutuelles.

Communication interne

9.2.5.3 Les cadres supérieurs veilleront à ce que les obligations juridiques et les lignes directrices internes de la sûreté, ainsi que la raison de leur introduction, soient dûment communiquées à tout le personnel. Un programme de communication interne solide facilite l'acceptation et la compréhension des mesures de sûreté par le personnel et aide à promouvoir les normes, les convictions, les valeurs, les attitudes et les suppositions de l'organisation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

9.2.5.4 Par ailleurs, les programmes de communication interne peuvent grandement aider la direction :

a) à s'assurer que tout le personnel connaisse parfaitement ses devoirs et ses droits, ainsi que les mécanismes de compte rendu mis en place dans l'organisation et vis-à-vis de l'autorité compétente ;

b) à promouvoir un code de pratiques de la sûreté, consistant en des principes simples guidant la conduite du personnel dans ses tâches quotidiennes, tout comme en situation de crise.

9.2.6 Formation de sensibilisation

9.2.6.1 Tout le personnel des autorités et des entités compétentes participant aux activités d'aviation civile (quels que soient leur rôle ou leurs fonctions) devrait recevoir une formation de sensibilisation à la sûreté, si le sujet ne fait pas déjà partie de la formation reçue liée à leur rôle ou fonction spécifique, afin de s'assurer que le personnel dispose d'une connaissance adéquate des mesures de sûreté de l'aviation, des objectifs de la sûreté et des questions connexes. Une telle formation peut être de nature informative ou pédagogique, selon le cas. Elle pourrait aussi être adaptée au public visé, dans la mesure du possible, et couvrir les changements apportés aux mesures et objectifs de sûreté, et aux autres questions connexes.

9.2.6.2 Tout le personnel devrait recevoir une formation pour être sensibilisé à la question de la sûreté, dès le recrutement. Cette formation peut porter notamment sur les sujets suivants :

a) objectifs de la formation pour sensibilisation ;

b) séances d'information sur la menace et les risques visant l'aviation civile, et conséquences potentielles en cas de protection insuffisante ou de laisser-aller ;

c) identification du rôle que l'organisation joue dans la protection contre les actes d'intervention illicite ;

d) reconnaissance de ce qui peut être considéré comme une activité suspecte ;

e) identification du rôle de tous les intervenants dans l'amélioration de la culture de sûreté de leur organisation ;

f) recommandations pour l'introduction de mesures qui peuvent aider à améliorer la culture de la sûreté dans les organisations ;

g) séances d'information sur les mécanismes de communication ;

h) procédures pour les mécanismes de compte rendu d'événements (à savoir un système de compte rendu de culture d'équité) et suivis ;

i) traitement approprié des renseignements sensibles en matière de sûreté de l'aviation.

9.2.6.3 Les organisations devraient songer à organiser des ateliers pour aider le personnel à mieux comprendre les fonctions de chacun, et aider les gestionnaires et les superviseurs à recueillir des renseignements et des expériences précieuses auprès de leur personnel. Des scénarios réels, des exercices sur table et/ou des exercices d'entraînement devraient aussi être envisagés comme moyen de simuler des incidents et de mieux comprendre les mécanismes corrélatifs d'intervention.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

9.2.6.4 Les organisations devraient clairement définir les besoins et le contenu de leur formation en matière de sensibilisation (dans le cas d'une autorité compétente, celle-ci devrait être définie dans le programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile). L'utilisation d'outils d'apprentissage en ligne peut constituer une méthode appropriée pour assurer une formation en matière de sensibilisation, en plus des ateliers (qui peuvent prévoir des exercices sur table) et/ou des exercices d'entraînement.

Campagne de sensibilisation à la sûreté

9.2.6.5 Les campagnes de sensibilisation à la sûreté peuvent constituer un mécanisme efficace pour assurer un engagement continu et approprié vis-à-vis des normes, convictions, valeurs, attitudes et présuppositions en matière de sûreté. Ces campagnes, lorsqu'elles sont réalisées de façon fréquente, peuvent aussi aider la direction à s'assurer que tout le personnel demeure vigilant, ne se montre pas trop confiant et continue d'adhérer à la culture de l'organisation en matière de sûreté.

9.2.6.6 Les campagnes de sensibilisation à la sûreté peuvent prendre la forme :

a) de brochures et d'affiches illustrant l'importance des mesures spécifiques de sûreté. La direction devrait solliciter l'assistance du personnel pour distribuer ces brochures et ces affiches au reste de l'organisation afin de faire preuve d'un engagement commun envers les mesures de sûreté. Ces publications ne devraient fournir aucun détail sur les mesures de sûreté en place si le grand public peut y avoir accès ;

b) des expositions et des ateliers ouverts réunissant tous les types de personnel, y compris la direction, pour aider à mieux comprendre l'importance de la sûreté dans l'organisation et les raisons des mesures en place ;

c) des séances d'information régulières qui permettent d'entretenir une connaissance continue des mesures de sûreté ;

d) des outils pédagogiques en ligne ;

e) des plates-formes de communication interne tels que l'intranet, des lettres d'information, des brochures et des vidéos.

9.2.7 Environnement de travail positif

9.2.7.1 Un environnement de travail positif peut aussi grandement contribuer à l'engagement du personnel vis-à-vis de la sûreté de leur organisation et à améliorer les performances en matière de sûreté.

9.2.7.2 Un environnement de travail positif devrait prévoir au minimum :

a) l'intervention du personnel dans les processus de prise de décision (par exemple les considérations en ce qui concerne les failles identifiées dans la sûreté, les suggestions pour l'amélioration du programme de formation en matière de sensibilisation à la sûreté et autres politiques et procédures en matière de sûreté) ;

b) l'attribution de suffisamment de temps pour que le personnel exécute les tâches liées à la sûreté ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) un mécanisme pour reconnaître les bonnes performances individuelles (à savoir des incitatifs et un programme de récompenses) ;

d) un système de compte rendu encourageant le personnel à présenter des suggestions et des observations utiles ;

e) la fourniture de renseignements en retour au personnel, en particulier concernant les suggestions et observations présentées ;

f) l'établissement d'objectifs clairs, réalisables et quantifiables ;

g) la fourniture des outils nécessaires (par exemple une formation et des procédures appropriées) pour permettre au personnel de réaliser ses objectifs ;

h) un niveau adéquat d'autonomie et de responsabilité du personnel.

9.2.8 Mesures de l'efficacité de la culture en matière de sûreté

9.2.8.1 Les organisations (y compris les autorités compétentes) qui mettent en œuvre des mesures pour renforcer leur culture de sûreté (à savoir les normes, convictions, valeurs, attitudes et présuppositions) et améliorer leur performance d'ensemble en matière de sûreté devraient élaborer un cadre d'indicateurs de performance conçu pour évaluer la qualité de l'incidence des mesures en place sur la culture de la sûreté et déterminer la marge qui existe entre les résultats attendus et les résultats réels.

9.2.8.2 Étant donné que certains éléments de la culture de la sûreté peuvent ne pas être directement observables, un ensemble d'indicateurs possibles a été répertorié comme permettant aux organisations d'évaluer de façon efficace la force des normes, convictions, valeurs, attitudes et présuppositions. Des mesures concernant ces indicateurs peuvent être obtenues à l'aide de questionnaires. Des entrevues ouvertes aident à compléter les renseignements sur la culture de sûreté d'une organisation.

9.2.8.3 Les programmes d'assurance de la qualité devraient comprendre des outils conçus pour saisir tout renseignement pertinent concernant l'efficacité de la culture en matière de sûreté et des mesures en place.

Note.— On trouvera de l'information sur les indicateurs de performance conçus pour mesurer l'efficacité d'une culture de la sûreté sur Internet. Par exemple, le Centre for the Protection of National Infrastructure *(www.cpni.gov.uk) a publié une enquête sur la culture de la sûreté et un outil d'analyse appelé « SeCuRE 3 » pour aider les organisations à évaluer et à comprendre leur culture de la sûreté.*

9.3 SYSTÈME DE GESTION DE LA SÛRETÉ

9.3.1 Généralités

9.3.1.1 Les systèmes de gestion de la sûreté (SeMS) fournissent aux entités une approche structurée de la gestion de la sûreté qui fait partie intégrante de leurs activités globales. Les SeMS servent d'outil pour intégrer systématiquement la gestion du risque de sûreté au fonctionnement quotidien d'une entité, en étroite concordance avec d'autres systèmes de gestion des risques.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

9.3.1.2 Les SeMS sont conçus pour être intégrés ou reliés à d'autres systèmes de gestion structurés tels qu'un système de gestion de la sécurité (SMS) ou un système de gestion de la qualité, tout en incorporant des éléments pertinents d'un quelconque système de gestion informel. D'autres systèmes de gestion servent de fondement aux SeMS, réduisant ainsi au minimum les doubles emplois et les dépenses et contribuant à la capacité opérationnelle et à la crédibilité d'une entité.

9.3.1.3 Les États qui ont l'intention d'adopter et de mettre en œuvre des SeMS, ou des éléments de ces systèmes, dans le cadre de leur NCASP, devraient faire usage des meilleures pratiques ci-dessous en orientant les entités chargées de mettre en œuvre la sûreté de l'aviation (p. ex. les exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aéroport et les agents habilités) dans l'adoption de cette approche.

9.3.1.4 Les États devraient adapter leur NQCP pour assurer une supervision efficace des SeMS, ou des éléments de ces systèmes, mis en œuvre par les entités.

Un système de supervision

9.3.1.5 Les SeMS consistent en une approche systématique et organisée de la gestion de la sûreté. Si une « culture de la sûreté » encourage une performance optimale de la sûreté au sein des entités, les SeMS sont des systèmes d'assurance qui fournissent à ces entités la structure, les responsabilités, les politiques et les procédures organisationnelles nécessaires pour veiller à une supervision efficace de leurs opérations de sûreté.

9.3.1.6 Les SeMS visent en général à garantir que les principaux risques soient effectivement définis, réduits et soumis à un examen régulier. Les SeMS sont par conséquent considérés comme un outil efficace permettant d'évaluer la performance des mesures de sûreté de façon continue et proactive.

Objectifs et avantages

9.3.1.7 La mise en œuvre des SeMS devrait donc permettre aux entités de :

a) promouvoir une forte culture de la sûreté ;

b) favoriser une approche de la sûreté dynamique et fondée sur les risques ;

c) déterminer, gérer et réduire efficacement les risques de sûreté de manière cohérente et proactive ;

d) se concentrer sur la performance, les résultats et les incidences ;

e) exercer une supervision de plus en plus fondée sur les risques et les données ;

f) promouvoir des cadres de partenariat, de collaboration et de coopération efficaces aussi bien à l'interne qu'à l'externe.

Documentation

9.3.1.8 Les informations relatives à la mise en œuvre des SeMS, notamment les politiques, les procédures et les responsabilités devraient être facilement accessibles à tout le personnel. Les entités devraient élaborer un manuel des SeMS ou un document similaire qui regroupe toutes les informations pertinentes.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

9.3.1.9 Le manuel des SeMS pourrait être un document autonome ou simplement faire partie des programmes de sûreté des entités. Dans le cas d'un document autonome, les entités devraient s'assurer qu'il comprend un index de ses documents, systèmes, politiques de sûreté et dossiers existants pour en faciliter la consultation.

Éléments clés

9.3.1.10 Les SeMS devraient comprendre les éléments clés suivants (voir la Figure 9-1) applicables aux entités chargées de mettre en œuvre les mesures de sûreté de l'aviation, ou à toute autre entité jouant un rôle dans la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite :

a) engagement et responsabilité de la direction ;

b) ressources (notamment les tiers fournisseurs de services) ;

c) gestion de la menace et des risques ;

d) suivi de la performance, comptes rendus et amélioration continue ;

e) intervention en cas d'incident ;

f) programme de formation sur les SeMS ;

g) communication.

9.3.2 Engagement et responsabilité de la direction

9.3.2.1 Les entités devraient s'assurer que tous les niveaux de la direction, de la haute direction aux superviseurs, font preuve d'un engagement total en tout temps et pour l'ensemble des activités, stratégies, politiques et objectifs afin de renforcer constamment la culture de la sûreté. À cet égard, les programmes d'assurance de la qualité, tels que les SeMS, peuvent représenter un outil efficace pour que le personnel demeure attentif et attaché aux principes de la culture de la sûreté.

9.3.2.2 Les entités qui ont adopté les SeMS peuvent les utiliser pour renforcer et promouvoir une culture de la sûreté efficace en leur sein.

Dirigeant responsable et gestionnaires en sûreté

9.3.2.3 Les entités devraient nommer un dirigeant responsable au niveau supérieur de la direction, idéalement le directeur général ou une personne dûment qualifiée selon la taille, la structure et la complexité de ces entités. Le dirigeant responsable, qui pourrait assumer plus d'une fonction au sein de son organisation, devrait en définitive rendre compte et être responsable de la mise en œuvre efficace de la sûreté au sein de l'entité, et il devrait exercer le niveau d'autorité approprié au sein de son organisation pour allouer les ressources nécessaires à la mise en œuvre de SeMS efficaces et rentables.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

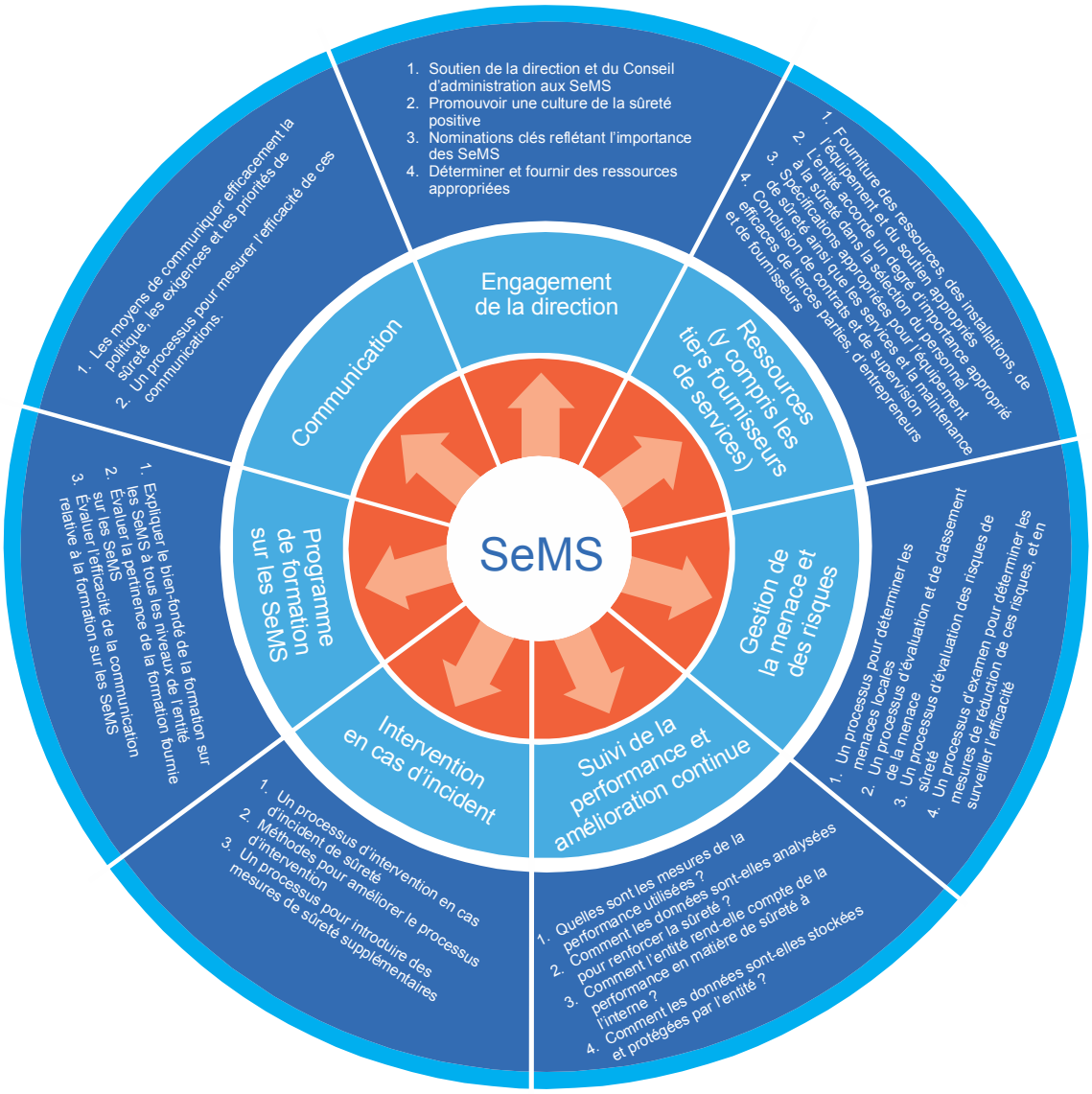


Figure 9-1. Éléments clés des SeMS

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

9.3.2.4 Le rôle du dirigeant responsable est de promouvoir la sûreté en tant que valeur organisationnelle essentielle et de s'assurer, par l'affectation des ressources et des tâches, que les SeMS soient bien établis et entretenus. Le dirigeant responsable devrait par conséquent être chargé du développement et de l'efficacité des SeMS, et être investi des fonctions suivantes :

a) pleine responsabilité des SeMS ;

b) responsabilité de déterminer le niveau de risque que l'entité peut tolérer ;

c) autorité administrative pour s'assurer que toutes les activités peuvent être financées et dotées d'un personnel suffisant ;

d) responsabilité finale pour toutes les questions de sûreté ;

e) responsabilité de s'assurer que tout le personnel comprend la politique de sûreté de l'entité ;

f) responsabilité d'apporter un appui solide à une culture de la sûreté et de promouvoir cette culture au sein de l'organisation.

9.3.2.5 Afin d'aider le dirigeant responsable dans l'exercice de ces fonctions, en prenant en considération la taille et la complexité des entités, des tâches précises devraient être déléguées à un gestionnaire en sûreté qui reste indépendant des autres gestionnaires de l'organisation. Les gestionnaires en sûreté devraient faire office d'agents de liaison pour toutes les questions relatives aux SeMS et être chargés de la gestion, de l'administration et de la tenue à jour des SeMS.

9.3.2.6 Ces tâches pourraient inclure, sans s'y limiter, la gestion des systèmes de comptes rendus sur la sûreté, la tenue à jour des documents et des dossiers de formation, la contribution à l'élaboration du matériel didactique, la participation aux enquêtes de sûreté ainsi que la prestation de conseils et la présentation de rapports au dirigeant responsable et à d'autres dirigeants, s'il y a lieu.

9.3.2.7 Le gestionnaire en sûreté devrait être qualifié conformément aux normes nationales pertinentes et devrait être doté des compétences suivantes :

a) une expérience pratique et des compétences techniques relatives aux opérations de l'entité ;

b) une connaissance de la gestion de la sûreté et de la qualité ;

c) une connaissance du programme de sûreté de l'entité ;

d) une compréhension approfondie des prescriptions en matière de sûreté de l'aviation applicables à l'entité.

Mécanisme de gouvernance

9.3.2.8 Les mécanismes de gouvernance prennent généralement la forme de groupes de direction ou consultatifs, au sein desquels plusieurs entités visant des objectifs de sûreté communs et œuvrant en coordination les unes avec les autres sont consultées de façon égale. (Par exemple, l'exploitant d'aéroport, des exploitants d'aéronefs et les organismes gouvernementaux locaux exerçant des fonctions de sûreté dans ce même aéroport pourraient former un groupe de direction sur la sûreté assumant des responsabilités de gouvernance.)

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

9.3.2.9 Les dirigeants responsables devraient veiller à ce qu'un mécanisme et une structure de gouvernance efficaces soient en place pour répondre à toutes les questions relatives à la sûreté et apporter une aide dans le cadre des tâches suivantes :

a) assurer un suivi des résultats globaux de sûreté par rapport aux objectifs et à la politique de l'entité ;

b) surveiller l'efficacité des processus de sûreté des opérations de l'entité ;

c) s'assurer que les mesures correctrices ou préventives nécessaires sont mises en œuvre en temps voulu ;

d) veiller à ce que les ressources appropriées soient correctement/adéquatement allouées pour atteindre les résultats de sûreté et le niveau de performance visé par l'entité.

9.3.3 Ressources

9.3.3.1 Les dirigeants responsables devraient assurer que des ressources appropriées soient fournies pour permettre à leurs entités de mettre en œuvre et de maintenir de façon efficace et rentable des SeMS, ainsi que des prescriptions et processus de sûreté connexes. Ces ressources devraient comprendre le personnel, les installations, l'équipement et les services de soutien, et être suffisantes, convenables et préservées adéquatement pour réaliser les résultats de sûreté.

9.3.3.2 Le personnel de sûreté devrait être recruté, vérifié et formé conformément aux prescriptions établies dans les SeMS et à d'autres programmes de sûreté de l'aviation applicables, tels que le Programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile (NCASTP). Les dossiers de formation et les évaluations de la performance devraient être tenus à jour en conséquence et comme il est défini dans les SeMS.

9.3.3.3 Le Chapitre 8 contient de plus amples informations sur le recrutement, la sélection et la formation.

Tiers fournisseurs de services

9.3.3.4 Lorsque les entités font appel à des tiers fournisseurs de services (c'est-à-dire des entités sous contrat, qui peuvent aussi être des entités qui mettent en œuvre leurs propres SeMS) à des fins de sûreté de l'aviation, la responsabilité finale de tout produit ou service fourni par les entités engagées incombe à l'entité contractante. Par conséquent, la prestation efficace de ces services de sûreté devrait faire l'objet d'un suivi par les entités contractantes et des exigences de sûreté devraient être incluses dans leurs SeMS respectifs.

9.3.3.5 Les entités devraient clairement définir les exigences de sûreté que doivent respecter les tierces parties et devraient partager les informations de sûreté à cette fin et lorsqu'elles le jugent nécessaire, notamment sur l'évolution des menaces ou les impératifs de sûreté nationale exigés par les autorités compétentes.

9.3.4 Évaluation de la menace et des risques

9.3.4.1 Comme il a été précisé précédemment dans le présent chapitre, les États devraient mener des évaluations périodiques de la menace et des risques à l'échelle nationale, en tenant compte des situations et des contextes régionaux, nationaux et internationaux. À partir de ces évaluations, des mesures d'atténuation sont élaborées, qu'il incombe aux acteurs de l'industrie (c'est-à-dire des organisations et des entités chargées de mettre en œuvre des

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

mesures de sûreté de l'aviation, ou jouant un rôle dans la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite) d'appliquer ou de respecter.

9.3.4.2 De plus, les entités qui mettent en œuvre des SeMS devraient élaborer et lancer un processus de détection de la menace qui viendra compléter les évaluations nationales des risques et menaces, en coordination avec d'autres acteurs locaux, qu'il s'agisse de parties prenantes locales (p. ex. exploitants d'aéroport, fournisseurs de services de sûreté dans les aéroports et fournisseurs de services ATS) ou d'organismes gouvernementaux (p. ex. services de police et de protection des frontières).

9.3.4.3 Lorsque les entités détectent des menaces, elles devraient déterminer si les risques associés aux menaces devraient entraîner des changements dans les dispositifs de sûreté. Ces évaluations devraient être menées périodiquement pour assurer l'efficacité des mesures en place en fonction de la menace.

9.3.4.4 Le présent chapitre contient de plus amples informations sur l'évaluation de la menace et des risques.

Gestion de l'évolution de la menace et de l'environnement opérationnel

9.3.4.5 Des changements liés au contexte de la menace (p. ex. la survenance d'incidents de sûreté ou une hausse du niveau de la menace pour la sûreté nationale) pourraient exiger l'application urgente de mesures de sûreté supplémentaires ou, lorsqu'il n'existe aucune autre solution à ce moment précis, la suspension des opérations. Les SeMS devraient inclure des processus pour répondre rapidement et adéquatement à la nécessité d'une mise en œuvre urgente de mesures de sûreté supplémentaires découlant d'une évolution de l'environnement de la menace.

9.3.4.6 Les entités devraient établir un processus documenté mettant en évidence des changements internes et externes qui pourraient avoir une incidence sur la sûreté. Ces changements peuvent découler par exemple de l'évolution du contexte de la menace, des exigences de sûreté des États et de la politique intérieure. De plus amples informations sur la planification d'urgence figurent au Chapitre 17. Ce processus devrait tenir compte de l'incidence des changements sur les éléments suivants :

a) systèmes et activités essentiels ;

b) stabilité des systèmes et environnements opérationnels ;

c) résultats antérieurs.

9.3.5 Suivi de la performance, comptes rendus et amélioration continue

9.3.5.1 Les entités devraient élaborer des programmes d'assurance de la qualité conçus pour réaliser une évaluation qualitative et continuer à renforcer l'efficacité des exigences liées aux SeMS et des mesures de sûreté en place. Les indicateurs de performance en matière de sûreté devraient être déterminés en vue de surveiller la mise en œuvre effective des exigences de la sûreté de l'aviation, et donner ainsi une idée exacte du niveau d'efficacité des SeMS à tous les niveaux de la direction.

9.3.5.2 Des programmes d'assurance de la qualité devraient permettre aux entités de suivre et de mesurer tous les aspects des SeMS, et d'inclure les éléments suivants :

a) définir les critères et les indicateurs de performance pour toutes les mesures de sûreté de l'aviation ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) mener des évaluations des risques et des incidences préalablement à la mise en œuvre de mesures nouvelles ou révisées ou dans des cas de changement structurel ;

c) recueillir et analyser des données pour démontrer l'adéquation des systèmes de sûreté et des mesures d'atténuation ;

d) examiner les mesures actives prises à la suite d'une hausse des rapports sur les incidents ou la sûreté ;

e) examiner les procédures ou éléments particuliers d'une opération spécifique ;

f) gérer les données et les informations relatives à la sûreté pour s'assurer qu'elles sont protégées contre toute intervention non autorisée ;

g) évaluer les installations, l'équipement et les documents ;

h) suivre la performance du personnel pour vérifier l'exécution des tâches de chaque personne en matière de sûreté ;

i) mener des audits de sûreté axés sur l'intégrité des SeMS ;

j) mener des enquêtes internes sur les incidents de sûreté ;

k) réaliser des tests de sûreté.

Évaluation et mesures préventives et correctrices

9.3.5.3 Après la collecte et l'analyse des données de sûreté conformément aux SeMS et au programme d'assurance de la qualité, les entités devraient déterminer la cause d'une performance insatisfaisante, s'il y a lieu, et élaborer un plan d'action correctrice pour remédier à cette performance, éviter que cela ne se reproduise et apporter des améliorations constantes aux SeMS et aux systèmes de sûreté de manière générale.

9.3.5.4 Les entités devraient documenter les procédures en place élaborées pour régir les tâches suivantes :

a) examiner les performances insatisfaisantes ;

b) déterminer les facteurs de causalité à l'origine des performances insatisfaisantes, qui pourraient être liés :

1) à la formation ;

2) à la performance de l'équipement ;

3) à la politique ;

4) aux procédures ;

5) aux facteurs humains ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) évaluer la nécessité de mesures efficaces et résolues pour s'assurer que les performances insatisfaisantes sont limitées ;

d) déterminer, mettre en œuvre et conserver la trace des mesures préventives ou correctrices pertinentes ;

e) examiner toutes les mesures prises.

Système de compte rendu de sûreté

9.3.5.5 L'objectif d'un système de compte rendu de sûreté est de recueillir les informations signalées par le personnel pour améliorer le niveau de performance en matière de sûreté. Il devrait aider à détecter les carences, les incidents ou les performances insatisfaisantes, et viser à encourager les utilisateurs à signaler les incidents et les lacunes qui seraient passés inaperçus autrement et qui n'auraient donc pas été résolus.

9.3.5.6 Le présent chapitre contient d'autres informations sur les systèmes de compte rendu de sûreté.

Partage des informations

9.3.5.7 Les entités, notamment les autorités compétentes, devraient collaborer pour élaborer de nouveaux outils ainsi que de nouvelles approches et techniques en matière de gestion de la sûreté pour aider d'autres entités dans leurs efforts visant à évaluer et à améliorer l'efficacité de leurs systèmes de sûreté. À titre d'exemple, des informations sur les meilleures pratiques devraient être diffusées le plus largement possible.

9.3.6 Intervention en cas d'incident

9.3.6.1 Les SeMS devraient inclure des procédures et des processus à exécuter en réponse aux incidents de sûreté. Le cadre d'intervention des SeMS en cas d'incident devrait être examiné régulièrement pour veiller à ce qu'il réponde toujours de manière proportionnée aux incidents déjà survenus et de manière appropriée aux incidents futurs dont la nature pourrait différer de celle des événements passés. Lorsque cela s'avère nécessaire, les entités devraient coordonner les procédures et les processus d'intervention en cas d'incident avec ceux des autres entités concernées.

9.3.6.2 Le cadre d'intervention en cas d'incident inclus dans les SeMS devrait être conçu pour aider les entités à améliorer leurs mesures et systèmes de sûreté à la suite d'un incident ou d'un exercice (simulation ou entraînement). Une amélioration constante devrait par conséquent être réalisée en effectuant un examen et une analyse des volets pertinents du processus d'intervention en cas d'incident après chaque exercice ou incident.

9.3.7 Programme de formation sur les SeMS

9.3.7.1 En vue d'une mise en œuvre efficace et rentable des SeMS, tous les membres du personnel concernés devraient être dotés des compétences appropriées et formés selon les besoins déterminés par les SeMS, afin de s'assurer qu'ils disposent des compétences nécessaires pour exécuter leurs tâches et assumer leurs responsabilités.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

9.3.7.2 Les entités devraient élaborer et tenir à jour un programme de formation sur les SeMS qui s'adresse à tout le personnel participant à la mise en œuvre des SeMS (c'est-à-dire tous les niveaux de direction, y compris le personnel d'exploitation, les superviseurs, les cadres supérieurs, les dirigeants responsables et les gestionnaires en sûreté). Un programme de formation de ce type devrait correspondre et être approprié aux responsabilités et au niveau de participation du personnel aux SeMS, et son efficacité devrait être régulièrement examinée.

9.3.7.3 Les programmes de formation sur les SeMS devraient s'assurer que :

a) les cadres supérieurs comprennent parfaitement leurs responsabilités et leurs obligations en matière de sûreté ;

b) tous les membres du personnel sont formés et demeurent compétents pour s'acquitter de leurs tâches liées aux SeMS ;

c) tous les membres du personnel reçoivent une formation de base de sensibilisation à la sûreté, au besoin ;

d) l'efficacité de la formation et des cours dispensés au personnel est régulièrement mesurée.

9.3.7.4 Le Chapitre 8 contient de plus amples informations sur le recrutement, la sélection et la formation. Le Chapitre 11 contient des informations sur la vérification des antécédents.

9.3.8 Communication

9.3.8.1 Comme le prescrivent les lignes directrices de communication interne et externe recommandées dans l'adoption d'une culture de la sûreté, les entités devraient établir un moyen formel de communiquer les exigences, la politique et toute information pertinente relative aux SeMS à tout le personnel concerné. Ce moyen de communication devrait aussi décrire le rôle que les comités de sûreté jouent dans la communication et le partage des informations de sûreté, aussi bien au sein des entités qu'entre ces dernières, s'il y a lieu.

9.3.8.2 Les mécanismes de communication devraient viser à :

a) veiller à ce que tout le personnel ait pleinement connaissance de ses fonctions, ainsi que des mécanismes de compte rendu en place au sein de l'entité ;

b) s'assurer que tous les membres du personnel concernés ont pleinement connaissance des SeMS et de ses exigences ;

c) véhiculer des informations cruciales pour la sûreté en tenant compte des restrictions qui s'appliquent [d'autres détails sur les informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation (SASI) figurent dans le Chapitre 2] ;

d) fournir des informations sur les raisons de la mise en œuvre de procédures de sûreté particulières ou de la modification de ces procédures.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Outils de communication

9.3.8.3 Les entités devraient utiliser au mieux les ressources, les médias et les tribunes disponibles, tels que les réunions régulières, les formations de sensibilisation à la sûreté, l'intranet, les bulletins d'information et les documents sur les SeMS.

9.3.8.4 Le présent chapitre contient de plus amples informations sur la communication et les campagnes de sensibilisation à la sûreté.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Chapitre 10

ORGANISATION ET PROGRAMMES D'AÉROPORT

10.1 GÉNÉRALITÉS

Les SARP de l'Annexe 17 indiquent plusieurs éléments clés nécessaires à l'organisation effective et efficace de la sûreté des aéroports dans les États, à savoir :

a) Autorité de sûreté d'aéroport. Autorité, à chaque aéroport desservant l'aviation civile, responsable de la coordination de l'application des mesures de contrôle de sûreté.

b) Comité de sûreté d'aéroport. Comité, à chaque aéroport desservant l'aviation civile, chargé d'aider l'autorité de sûreté d'aéroport dans la coordination de la mise en œuvre des mesures de contrôle et des procédures de sûreté énoncées dans l'ASP.

c) Programme de sûreté d'aéroport. Établissement, exécution et tenue à jour d'un programme écrit décrivant en détail les différentes mesures et procédures de sûreté appliquées à chaque aéroport desservant l'aviation civile, aux fins de conformité aux dispositions du NCASP.

d) Exigences pour la conception d'aéroport. Exigences, liées notamment à l'architecture et à l'infrastructure, visant l'intégration des mesures de sûreté du NCASP dans la conception et la construction de nouvelles installations et la modification d'installations existantes à chaque aéroport desservant l'aviation civile.

e) Programme de contrôle qualité de la sûreté d'aéroport. Établissement et exécution d'un programme de contrôle de la qualité conforme au NQCP à chaque aéroport desservant l'aviation civile.

f) Formation à la sûreté d'aéroport. Établissement et application de mesures et de programmes de formation à la sûreté d'aéroport conformes au NCASP à chaque aéroport desservant l'aviation civile.

g) Planification d'urgence. Plans d'urgence à établir pour chaque aéroport desservant l'aviation civile, pour réagir à toute situation d'urgence, notamment nouvelle menace, niveau de menace accru et actes d'intervention illicite.

10.2 AUTORITÉ DE SÛRETÉ D'AÉROPORT

10.2.1 Généralités

10.2.1.1 L'organisme d'administration de l'aéroport chargé de la gestion et de la coordination des opérations aéroportuaires, incluant la gestion de la sûreté d'aéroport, devrait établir une autorité de sûreté d'aéroport responsable de la mise en œuvre des contrôles et des mesures de sûreté. Un gestionnaire de la sûreté d'aéroport devrait être nommé pour s'acquitter des responsabilités connexes.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

10.2.1.2 Le gestionnaire de la sûreté d'aéroport devrait avoir reçu la formation appropriée, conformément aux dispositions du NCASTP de l'État, de l'ASP et du programme de formation de l'aéroport, selon le cas, et disposer de l'autorité requise pour s'acquitter des responsabilités qui lui auront été confiées par l'autorité de sûreté d'aéroport.

10.2.2 Fonctions et responsabilités du gestionnaire de la sûreté d'aéroport

Les fonctions et responsabilités du gestionnaire de la sûreté d'aéroport seront les suivantes :

a) être le premier et le principal point de contact de l'exploitant de l'aéroport, pour les activités et les communications liées à la sûreté, avec l'autorité compétente ;

b) établir un ASP aux fins de conformité avec le NCASP ;

c) tenir à jour l'ASP approuvé par l'autorité compétente ;

d) coordonner les mesures et les procédures de sûreté durant l'établissement de l'ASP ;

e) superviser l'application des mesures et des procédures de sûreté approuvées, afin d'en promouvoir la mise en œuvre et la mise à jour efficaces ;

f) entretenir des liaisons efficaces avec d'autres services de l'aéroport et avec les autorités compétentes d'application de la loi ;

g) maintenir la liaison avec les exploitants d'aéronefs offrant des services au départ de l'aéroport, ainsi qu'avec les dirigeants et/ou les gestionnaires de la sûreté des autres locataires de l'aéroport ;

h) veiller à ce que les activités du personnel de sûreté de l'aéroport et celles des services de sauvetage et d'incendie soient coordonnées sur le plan de la sûreté ;

i) promouvoir la sensibilisation à la sûreté et la vigilance auprès de toutes les personnes travaillant à l'aéroport ;

j) veiller à ce que les personnes responsables des mesures de sûreté d'aéroport reçoivent une formation appropriée ;

k) établir et promouvoir une capacité de riposte efficace aux menaces et aux incidents ;

l) examiner et contrôler les résultats des vérifications d'antécédents, le cas échéant ;

m) recevoir, de la part des personnes demandant un accès sans escorte, une notification de leur intention d'apporter des corrections aux résultats des vérifications d'antécédents, s'il y a lieu ;

n) faire partie de l'équipe de planification et de conception d'aéroport qui recommande des aspects de sûreté à intégrer dans tous plans de modification d'installations aéroportuaires existantes ou de nouvelles constructions ;

o) connaître et comprendre les lois et règlements nationaux visant les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

p) tenir un registre de tous les incidents d'intervention illicite touchant les opérations aéroportuaires, incluant les menaces à la bombe, ainsi que de toutes armes et tous engins dangereux détectés durant l'inspection/filtrage des passagers ;

q) communiquer à l'autorité compétente tous les renseignements pertinents liés à un acte d'intervention illicite dirigé contre l'aéroport ou contre un aéronef situé à l'aéroport ou décollant de l'aéroport, incluant toutes les menaces connexes ;

r) entamer immédiatement une enquête, dans les limites prescrites par les lois nationales, dès qu'il est connu ou soupçonné qu'un aéronef qui vient de décoller de l'aéroport a fait l'objet d'un acte de capture illicite ou eu un accident qui pourrait avoir été causé par un acte de sabotage ;

s) dans le cadre d'un processus interne de contrôle de la qualité :

1) mener une première évaluation détaillée de la sûreté de l'aéroport, et par la suite des révisions périodiques ;

2) effectuer des études, des inspections, des tests et des enquêtes sur toutes les activités aéroportuaires liées à la sûreté ;

3) compiler des rapports de chaque inspection, test, étude ou enquête à l'intention de l'autorité de sûreté d'aéroport et d'autres parties intéressées, le cas échéant ;

4) veiller à ce que des mesures correctrices soient prises rapidement.

10.3 COMITÉ DE SÛRETÉ D'AÉROPORT

10.3.1 Le Comité de sûreté d'aéroport (ASC) est chargé de veiller à l'efficacité continue des mesures de sûreté d'aéroport, en se fondant sur les analyses d'évaluation des menaces, les événements récents et les résultats des contrôles de la qualité. L'ASC servira en outre de forum pour la coordination des dispositions de sûreté d'aéroport et l'examen des questions et problèmes opérationnels relatifs à l'application des mesures de sûreté ordinaires, ainsi que des mesures en cas d'événements exceptionnels majeurs. Un ASC peut également conseiller l'autorité de sûreté d'aéroport sur les questions de sûreté d'aéroport.

10.3.2 Le mandat de l'ASC devrait inclure les responsabilités suivantes :

a) coordonner la mise en œuvre du NCASP à l'aéroport ;

b) superviser et suivre l'ASP, notamment les mesures spéciales introduites par l'autorité aéroportuaire, les exploitants et les locataires de l'aéroport ;

c) déterminer les zones vulnérables, incluant le matériel et les installations essentiels, et évaluer régulièrement la sûreté de ces zones ;

d) assurer que les mesures et procédures de sûreté en place soient adéquates pour faire face aux menaces et restent constamment à l'examen, en couvrant aussi bien les situations normales que les éventualités pour périodes de sûreté renforcée et cas d'urgence ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

e) organiser des évaluations et des inspections fréquentes et aléatoires ;

f) veiller à ce que les recommandations d'amélioration des mesures et des procédures de sûreté soient mises en œuvre ;

g) informer l'autorité compétente de la situation actuelle des mesures et des procédures de sûreté appliquées à l'aéroport, et saisir cette autorité de tous problèmes liés à la protection de l'aéroport et de ses services qui ne peuvent être résolus à l'échelle locale ;

h) veiller à l'instruction et à la formation du personnel de l'aéroport en matière de sûreté ;

i) veiller à ce que tous plans d'agrandissement de l'aéroport incluent des plans pour les modifications à apporter aux systèmes et à l'équipement de contrôle de l'aéroport.

10.3.3 La fréquence des réunions de l'ASC devrait être adaptée aux besoins de l'aéroport. L'ASC devrait se réunir au minimum quatre fois par an et rencontrer aussi souvent que possible des groupes de consultation plus petits. L'Appendice 13 contient d'autres éléments d'orientation sur l'ASC.

10.4 AUTRES AUTORITÉS ET ORGANISMES AÉROPORTUAIRES

10.4.1 Application de la loi

10.4.1.1 Les diverses autorités d'application de la loi, telles que les agents d'immigration ainsi que la police nationale, locale et aéroportuaire, devraient avoir des responsabilités relevant des domaines suivants :

a) prévention et détection de la criminalité dans les installations d'aviation civile ;

b) surveillance et patrouille de la totalité ou de certains des secteurs et périmètres des régions terminales de l'aéroport ;

c) surveillance et inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages, à l'arrivée et au départ, qui peuvent présenter un risque pour l'aviation civile ;

d) planification d'urgence et conjoncturelle en collaboration avec les autorités de sûreté aéronautique et aéroportuaire compétentes ;

e) commandement et contrôle de la riposte à un incident majeur ou une urgence majeure de sûreté à un aéroport, telle qu'une négociation en cas de prise d'otages et une intervention armée rapide ;

f) neutralisation d'un engin explosif ;

g) compte rendu d'agissements criminels, confiscation d'articles réglementés, menaces telles que des tentatives d'accès non autorisé à des zones de sûreté à accès réglementé, etc. ;

h) formation initiale et périodique du personnel de police approprié aux pratiques et aux procédures pertinentes de sûreté de l'aviation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

10.4.1.2 Le personnel d'application de la loi chargé de fonctions intéressant l'aviation devrait être disposé à collaborer étroitement avec l'autorité compétente et la direction de l'aéroport, conformément aux règlements applicables, au NCASP et à l'ASP.

10.4.2 Forces armées nationales

10.4.2.1 Conformément au NCASP, les forces armées nationales devraient être chargées des tâches liées à la sûreté ci-après :

a) services de détection et de neutralisation de bombes, intervention armée, patrouille et autres fonctions de police à une installation aéroportuaire civile, et formation de spécialistes ;

b) contrôle d'accès et autres fonctions connexes à une installation aéroportuaire civile, si les forces armées sont des locataires conjoints de l'installation ou s'il y a une zone militaire adjacente ;

c) évaluation des menaces à la sûreté de l'aviation et diffusion des renseignements sur les menaces ;

d) planification conjoncturelle, en collaboration avec l'autorité compétente et la direction de l'aéroport, afin d'être prêtes à prendre le commandement et le contrôle en cas d'incident ou de cas d'urgence de sûreté majeure.

10.4.3 Douane et organismes de contrôle frontalier

10.4.3.1 Les États devraient confier à l'autorité chargée des fonctions de contrôle frontalier la responsabilité de la mise en œuvre des SARP applicables de l'Annexe 9 ainsi que d'autres règles et procédures liées aux fonctions suivantes :

a) vérification de la légitimité des demandes d'entrer dans un État ;

b) promotion et utilisation des documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) et, le cas échéant, de la biométrie, en conformité avec les spécifications de l'OACI ;

c) saisie et retrait de la circulation des documents de voyage frauduleux, falsifiés ou contrefaits, et des documents de voyage détenus par des imposteurs ;

d) annonce et autorisation de l'arrivée et du départ d'aéronefs d'aviation générale et d'autres opérations de transport aérien non régulier ;

e) notification de renvoi d'une personne non admissible ou expulsée, avec un préavis suffisant pour permettre à l'exploitant d'aéronefs de prendre des précautions en matière de sûreté ;

f) mise à disposition de zones de correspondance directe à l'intention des passagers en correspondance de vols internationaux, sans exiger qu'ils se soumettent à des formalités complètes de douane et d'immigration.

10.4.3.2 Les fonctions de contrôle frontalier en rapport avec la sûreté de l'aviation devraient être définies clairement dans le NCASP et les ASP, et les parties pertinentes de ces programmes devraient être communiquées aux agents de contrôle frontalier pour assurer la mise en œuvre effective des mesures de sûreté qui y figurent.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

10.4.3.3 Les agents de contrôle frontalier affectés à l'aéroport devraient recevoir une formation appropriée de sensibilisation à la sûreté, conformément au NCASP ; ils devraient également pouvoir reconnaître l'importance de certains types d'information qui pourraient venir à leur connaissance dans l'exécution de leurs fonctions.

10.4.3.4 Ces agents sont aussi censés partager des renseignements portant sur la sûreté avec l'autorité compétente, les agents de la sûreté de l'aéroport et le chef de la sûreté.

10.4.4 Centres de contrôle de la circulation aérienne

10.4.4.1 Le personnel du centre de contrôle de la circulation aérienne devrait être responsable de la sûreté de ses installations et de l'établissement de procédures pour la détection efficace des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile et la riposte correspondante. Au titre de cet objectif, les centres de contrôle de la circulation aérienne devraient établir des procédures écrites appropriées, conformes au NCASP, aux ASP et aux plans d'urgence nationaux et aéroportuaires. On trouvera dans le *Manuel de sûreté de la gestion du trafic aérien* (Doc 9985 — Diffusion restreinte) de l'OACI de plus amples orientations sur la mise en œuvre par les fournisseurs de services de la circulation aérienne des dispositions appropriées en matière de sûreté.

10.4.4.2 Les Chapitres 8 et 17 contiennent des éléments d'orientation sur la formation du personnel et la riposte aux actes d'intervention illicite.

10.4.4.3 Dans le cadre de leurs obligations, les contrôleurs de la circulation aérienne soucieux de la sûreté devraient reconnaître et réagir aux messages, en langage clair ou à mots couverts, indiquant l'occurrence immédiate ou imminente d'un acte illicite, tel qu'une capture d'aéronef, un sabotage ou une menace à la bombe, et devraient en aviser immédiatement leur superviseur.

10.4.4.4 Le superviseur devrait alors aviser l'autorité compétente, d'autres organismes gouvernementaux, l'autorité aéroportuaire compétente, le propriétaire et/ou l'exploitant de l'aéronef, les services de recherche et de sauvetage, s'il y a lieu, ainsi que les centres de contrôle de la circulation aérienne des régions adjacentes.

10.5 PROGRAMME DE SÛRETÉ D'AÉROPORT

10.5.1 Généralités

10.5.1.1 Un aéroport desservant l'aviation civile devrait établir, mettre en œuvre et tenir à jour un programme de sûreté d'aéroport (ASP) écrit, conforme aux dispositions de l'Annexe 17, du NCASP et des règlements connexes. La Figure 10-1 illustre l'importance de ce programme dans le classement hiérarchique des documents de sûreté de l'aviation.

10.5.1.2 Les ASP devraient décrire les exigences, les mesures et les procédures de sûreté aux aéroports. Les procédures d'exploitation standard devraient être décrites en détail. L'ASP devrait, par exemple, décrire les mesures de protection d'un périmètre de sûreté à accès réglementé, telles que les patrouilles effectuées par l'organisme de sûreté de l'aéroport, sans pour autant donner de détails sur l'organisation des patrouilles, le nombre de personnes les composant ou l'horaire des patrouilles, etc. De tels renseignements sont considérés comme étant de nature « délicate » et ne devraient pas être partagés avec toutes les parties prenantes de l'ASP. Par contre, ils devraient figurer dans les procédures d'exploitation standard et être partagés strictement sur la base du besoin de savoir.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

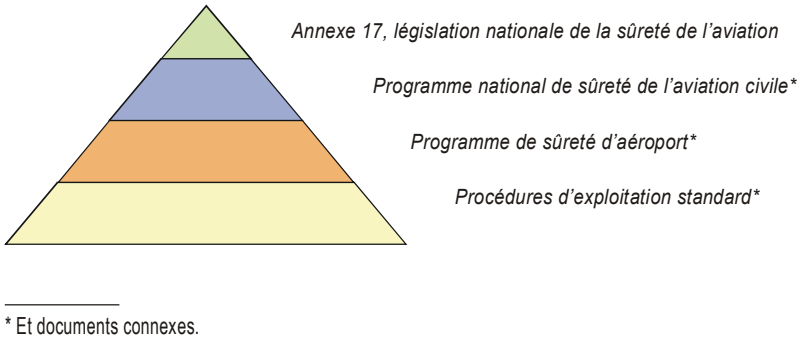


Figure 10-1. Hiérarchie des documents sur la sûreté de l'aviation par ordre d'importance

10.5.2 Objectif

10.5.2.1 L'ASP a pour objectif principal d'assurer la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du grand public pour tous les aspects liés à la protection contre des actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile. Il doit donc répondre aux conditions suivantes :

a) satisfaire aux dispositions de l'Annexe 17 et du NCASP ou dépasser leurs exigences ;

b) attribuer et définir clairement les responsabilités des personnes et des organismes responsables de la mise en œuvre des mesures de sûreté décrites dans le NCASP ou qui y participent ;

c) établir des normes de performance, concernant notamment les exigences de formation initiale et régulière et de tenue de registres ;

d) prévoir des mesures de sûreté normalisées ;

e) veiller à ce que les exigences pour la conception d'aéroport, notamment celles qui sont liées à l'architecture et à l'infrastructure nécessaires à la mise en œuvre des mesures de sûreté inscrites dans le NCASP, soient intégrées dans la conception et la construction de nouvelles installations et la modification d'installations existantes à l'aéroport.

10.5.2.2 L'ASP s'applique à toutes les entités responsables de la mise en œuvre des mesures de sûreté d'aéroport requises par le NCASP ou y participant.

10.5.3 Fondement juridique

10.5.3.1 L'autorité compétente devrait être habilitée par la législation nationale à attribuer à l'exploitant de l'aéroport, par une réglementation, les responsabilités d'établir, de mettre en œuvre et de tenir à jour un ASP. Le programme devrait évoquer en référence la législation nationale.

10.5.3.2 Il convient de citer les articles appropriés du NCASP sur lesquels l'ASP est fondé, ainsi que les dispositions pertinentes pour l'établissement des mesures et des procédures. Un renvoi devrait également être fait à d'autres lois ou

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

règles, notamment régionales ou municipales, qui constituent le fondement juridique de l'ASP, ainsi qu'aux éléments appropriés du droit criminel national.

10.5.4 Préparation

10.5.4.1 Un programme de sûreté d'aéroport (ASP) devrait être préparé par le gestionnaire de la sûreté d'aéroport en coordination minutieuse avec toutes les parties prenantes intéressées, notamment : direction de l'aéroport, exploitants du transport aérien commercial, exploitants d'aviation générale, services ATS, transporteurs de fret, agents agréés, services de sûreté, services de nettoyage et de restauration, services de sauvetage et d'incendie, services postaux, services médicaux, services douaniers, autorités de contrôle frontalier et d'immigration, services de ravitaillement en carburant, organismes indépendants d'entretien d'aéronefs, autorités hors aéroport responsables des fonctions d'application de la loi et autres locataires de locaux de l'aéroport. L'Appendice 13 contient un modèle d'ASP.

10.5.4.2 La préparation d'un ASP comprend les étapes suivantes :

a) Élaboration d'un programme écrit complet, décrivant en langage clair et concis les fonctions, responsabilités, mesures et procédures à entreprendre, et par qui, pour chaque type de situation de sûreté. Les ordres de succession opérationnels devraient être clairement indiqués, avec des notes sur les accords d'assistance et les sources d'assistance hors aéroport. Les tâches requises de chaque groupe devraient être décrites sous les en-têtes appropriés.

b) Les éléments particuliers du programme devraient être étudiés par les superviseurs des employés qui auront à intervenir dans chaque situation de sûreté. Ces superviseurs devraient établir des procédures d'exploitation standard ou des instructions.

10.5.4.3 Les mesures et les procédures de sûreté devraient être déployées de manière à assurer l'utilisation la plus efficace des ressources disponibles. Les sources de personnel et de matériel supplémentaires disponibles en périodes de menace élevée devraient être identifiées et des plans devraient être établis pour permettre d'y accéder en cas de besoin.

10.5.4.4 Les installations nécessitant une protection spéciale devraient être identifiées comme points vulnérables bien avant qu'une urgence intervienne, et la nature et l'ampleur de la protection à accorder devraient être définies. Une telle protection relève de deux catégories :

a) mesures de sûreté physiques et procédures de sûreté préventives courantes ;

b) mesures exceptionnelles pour périodes de menace accrue ou en cas d'urgence.

10.5.4.5 Un ASP devrait :

a) prévoir l'incorporation d'éléments de sûreté dans la conception de toutes installations aéroportuaires nouvelles, notamment dans les secteurs qui, une fois achevés, présenteront une importance vitale pour la poursuite des opérations ;

b) contenir des renseignements sur le matériel de sûreté et son déploiement, ainsi que des renvois à des procédures d'étalonnage et de mise à l'épreuve, dont les détails pourraient être intégrés dans les procédures d'exploitation standard ;

c) inclure des plans de secours et plans d'urgence permettant de faire face à toute situation qui risquerait de compromettre la sécurité ou la sûreté de l'aéroport ou des renvois à de tels plans.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

10.5.4.6 Le Chapitre 17 contient des éléments d'orientation sur les plans d'urgence.

10.5.4.7 Une fois le projet d'ASP rédigé, le programme devrait être examiné et approuvé par l'ASC puis soumis à l'autorité compétente pour approbation officielle. L'ASP approuvé sera ensuite publié et distribué comme document réglementé, dont les exemplaires seront numérotés et remis à des personnes autorisées et enregistrées, qui devraient signer pour accuser réception du document. Le programme devrait être distribué à l'autorité compétente, aux exploitants aériens offrant des services à l'aéroport, aux entreprises de services aéroportuaires et autres entités travaillant à l'aéroport. La classification de sûreté du programme et les restrictions imposées devraient être rappelées aux détenteurs du document.

10.5.4.8 L'ASP devrait être révisé et mis à jour à intervalles réguliers, selon les besoins, et au moins une fois par an.

10.6 GESTION DES RISQUES

10.6.1 Les mesures de sûreté d'aéroport devraient être proportionnées aux risques que comportent les menaces, et des mesures de sûreté supplémentaires devraient être déployées rapidement lorsque ces risques s'accroissent du fait d'un changement dans l'environnement de menace. Les autorités compétentes devraient communiquer à l'autorité de sûreté d'aéroport des analyses régulières de la menace qui pèse sur l'aviation civile en général et sur l'aéroport en particulier.

10.6.2 L'autorité de sûreté d'aéroport devrait, de concert avec l'autorité compétente et les services locaux d'application de la loi, procéder à une évaluation de sûreté ou à une évaluation de risques détaillée de l'aéroport. Les menaces peuvent être identifiées et classées selon la probabilité de leur occurrence et la gravité des conséquences si elles étaient mises à exécution. Ceci permet de prioriser les ressources et de les orienter vers les secteurs à risques élevés. Une telle démarche de gestion des risques en matière de sûreté d'aéroport s'applique aussi bien à la planification et au déploiement des ressources qu'à la conception de nouvelles installations ou à la modification d'installations existantes.

10.6.3 On trouvera au Chapitre 9 plus de renseignements sur la gestion des menaces et des risques.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Chapitre 11

SÛRETÉ D'AÉROPORT

11.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX

11.1.1 La direction de l'aéroport est responsable de la mise en œuvre des mesures préventives de sûreté, conformément aux SARP de l'Annexe 17, au NCASP de l'État et aux lois nationales et régionales applicables. Les mesures de sûreté aux aéroports décrites dans la présente section devraient être appliquées de façon cohérente et effective, et pouvoir être modifiées facilement en cas de menace de sûreté accrue. Pour renforcer l'effet dissuasif des mesures de sûreté, il est recommandé d'ajouter à leur application un aspect aléatoire et imprévisible.

11.1.2 Les États devraient veiller à ce que les exigences de conception des aéroports, notamment les exigences relatives à l'architecture et à l'infrastructure, nécessaires à la mise en œuvre des mesures de sûreté que prévoit le NCASP, soient intégrées dans la conception et la construction de nouvelles installations et la modification d'installations existantes aux aéroports.

11.1.3 Lorsqu'ils conçoivent les installations aéroportuaires, les planificateurs devraient adopter une démarche holistique pour répondre aux préoccupations de sûreté et faciliter la mise en œuvre efficace des mesures de sûreté, incluant la conception des systèmes de sûreté et des processus opérationnels, ainsi que le déploiement du personnel de sûreté. L'Appendice 14 contient de plus amples éléments d'orientation sur la conception des aéroports.

11.1.4 Les mesures de sûreté devraient être mises en œuvre de manière à réduire autant que possible tous inconvénients pour les passagers et le public, tout en maintenant un niveau optimal d'opérations des exploitants d'aéronefs et d'aéroports. Outre les exigences de base, il convient de prévoir des mesures de sûreté plus strictes pour contrer les menaces sans compromettre les principes décrits plus haut, dans la mesure du possible.

11.2 PROTECTION DE L'AÉROPORT ET CONTRÔLE D'ACCÈS

11.2.1 Généralités

11.2.1.1 Afin de réduire la probabilité d'un acte d'intervention illicite dirigé contre les installations et les utilisateurs d'un aéroport, et d'atténuer les conséquences d'un tel acte, il convient d'intégrer les éléments ci-après dans la conception d'un aéroport :

a) protection du périmètre ;

b) sécurité physique des bâtiments, incluant les aérogares de passagers ;

c) contrôle d'accès ;

d) régime d'inspection/filtrage et de contrôle de sûreté pour les non-passagers et les articles transportés par eux à l'entrée dans les zones de sûreté à accès réglementé et/ou à l'intérieur de ces zones.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.2.1.2 Le type de mesures de protection visant à protéger un aéroport contre des actes d'intervention illicite devrait être fondé sur une évaluation des risques menée par l'autorité nationale compétente. L'Appendice 15 contient des directives sur le contrôle d'accès et la protection des aérogares.

11.2.2 Protection du périmètre de l'aéroport

11.2.2.1 Les clôtures servent à délimiter le périmètre, à décourager l'accès non autorisé, à retarder les intrusions et à en faciliter la détection. La conception d'une clôture d'aéroport devrait tenir compte de ces facteurs et être adaptée au risque évalué d'intrusion non autorisée.

11.2.2.2 Le degré de protection assuré par une clôture dépendra de sa hauteur, de sa construction, des matériaux utilisés et de tous autres dispositifs de sûreté ajoutés pour en accroître la performance ou l'efficacité, tels que la présence de fils barbelés en haut du mur, un système périmétrique de détection d'intrusion (PIDS), un éclairage ou un système de télévision en circuit fermé (CCTV). L'Appendice 18 contient des directives sur l'utilisation de CCTV comme outil de sûreté.

11.2.2.3 Les clôtures séparant le côté piste du côté ville devraient être des obstacles physiques clairement visibles par le public et empêcher tout accès non autorisé. Sa hauteur devrait être suffisante pour décourager toute escalade. Une clôture d'une hauteur minimale de 2,44 m (8 ft) est recommandée, avec au sommet un surplomb de fils barbelés ou de barbelés à lames. Elle devrait être implantée de manière qu'il soit impossible d'en soulever la base pour ramper par-dessous ou d'y creuser un passage. La base peut être enterrée ou fixée à un socle ou une semelle en béton. L'utilisation de fils barbelés ou à lames dans des zones auxquelles le public a accès peut avoir des incidences juridiques et il convient de consulter des juristes à ce propos.

11.2.2.4 Pour des raisons opérationnelles ou de sécurité, des clôtures métalliques ne peuvent être installées à certains emplacements du périmètre, notamment près des seuils de pistes de décollage ou d'atterrissage, car elles pourraient gêner le fonctionnement des aides à la navigation. Dans ces cas, d'autres matériaux ou d'autres méthodes de construction peuvent être nécessaires, tels que des clôtures non métalliques et frangibles ou, par exemple, des clôtures constituées de plantes épineuses.

11.2.2.5 Dans la mesure du possible, la clôture devrait être visible dans sa totalité par les gardes en poste fixe ou en patrouille. Il pourrait être nécessaire, à certains endroits, de raccourcir le périmètre pour éviter que certaines portions ne puissent être surveillées. Ceci ne s'applique pas seulement aux murs et aux clôtures en matériaux opaques, mais aussi aux clôtures transparentes qui deviennent souvent opaques sous certains angles. Il est toujours possible d'utiliser alors un système de CCTV. Les clôtures transparentes sont normalement préférables aux clôtures opaques car elles permettent aux gardes de voir à l'extérieur de la zone protégée.

11.2.2.6 Il convient de tenir compte dans le choix des matériaux de la clôture des autres éléments du système de sûreté périmétrique. Par exemple, si une clôture est dotée d'un PIDS, et appuyée par un éclairage approprié du périmètre, un système de CCTV, des panneaux d'avertissement et des patrouilles fréquentes, il peut être possible d'avoir une clôture de sûreté de type général. Dans les zones où ces systèmes ne sont pas disponibles, il faudrait installer une clôture de plus haute qualité, afin de prolonger le temps que cela pourrait prendre à un intrus de découper ou d'escalader la clôture, tout en augmentant le degré de difficulté d'une telle action.

11.2.2.7 L'entretien continu de la clôture devrait être pris en considération, ainsi que la facilité de remplacement des sections endommagées ou inutilisables à cause de la rouille par exemple. Dans les endroits où la corrosion risque de poser des problèmes, il peut être utile de recourir à des clôtures galvanisées ou revêtues de matière plastique.

11.2.2.8 Le type de clôture choisi devrait correspondre au type de menace prévu et être compatible avec le terrain et avec les systèmes de détection d'intrusion et/ou de CCT qui pourraient être nécessaires. Dans la mesure du possible, la clôture devrait être rectiligne pour en faciliter l'installation et la surveillance. Les points de jonction, où la clôture change de

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

direction, sont normalement plus faciles à escalader et leur nombre devrait donc être réduit à un minimum. Les points de jonction pointant vers l'extérieur sont à éviter le plus possible, car ce sont les plus faciles à escalader.

11.2.2.9 Dans la mesure du possible, le terrain des deux côtés de la clôture devrait être dégagé afin d'établir une zone d'exclusion (une distance d'environ 3 m par rapport à la clôture est recommandé) pour empêcher qu'un intrus s'y dissimule ; cette zone sera libre de toutes obstructions, telles que lampadaires, panneaux de signalisation, matériel, véhicules ou arbres, qui pourraient aider l'intrus à grimper par-dessus la clôture. On pourrait même ériger la clôture en retrait de la limite réelle du site, pour créer un espace dégagé à l'extérieur du périmètre.

11.2.2.10 Il faudrait construire une route pour les véhicules de patrouille longeant la clôture, de préférence de chaque côté de la clôture (ville et piste), mais sinon au moins du côté piste. Cette route devrait être bien drainée et dégagée de tous obstacles en tout temps.

11.2.2.11 Les points vulnérables et/ou les installations aéroportuaires clés, tels que les parcs de carburant et les installations de navigation aérienne, situés du côté piste à l'intérieur de l'enceinte de l'aéroport devraient être entourés d'une clôture périmétrique appropriée, construite au moins selon les mêmes spécifications techniques que celles du périmètre de l'aéroport décrit plus haut.

11.2.2.12 L'efficacité d'un périmètre de sûreté dépend dans une large mesure du niveau de sûreté assuré aux points d'entrée. Les grilles devraient être construites selon les mêmes normes de sûreté que les clôtures périmétriques et une certaine forme de contrôle d'accès devrait être mise en place. Autrement, la sûreté de toute la clôture serait compromise.

Systèmes périmétriques de détection d'intrusion et de télévision en circuit fermé

11.2.2.13 En général, les clôtures ne permettent pas de détecter les intrusions et un système de sûreté périmétrique doit comporter un PIDS. Un PIDS est un appareil électronique qui détecte l'entrée ou la tentative d'entrée d'un intrus à travers le périmètre extérieur ou dans la zone protégée, en détermine l'emplacement exact et déclenche l'alarme. S'il est installé correctement, un tel système renforce l'efficacité des autres dispositifs de défense du périmètre ; par contre, il a tendance à déclencher de fausses alarmes et doit donc être combiné à un système de vérification comme un CCTV. Le PIDS peut être dissimulé ou installé de façon visible pour avoir un effet dissuasif.

11.2.2.14 Le recours à un système de CCTV pour la surveillance permet des économies de ressources humaines tout en couvrant de vastes surfaces ou périmètres, surtout s'il est utilisé conjointement avec des systèmes de détection d'intrusion et de contrôle d'accès automatique, et il peut compléter ou élargir un système de sûreté en place. Un tel système peut également renforcer l'efficacité de la sûreté périmétrique, notamment s'il sert à vérifier les alarmes déclenchés par un PIDS. De même, un système de CCTV peut améliorer les conditions de travail des gardes en les protégeant des dangers et des intempéries, et autres inconvénients des patrouilles de routine. L'efficacité des systèmes dépend cependant du choix de matériel approprié et de la méthode d'installation. L'Appendice 18 contient des éléments d'orientation techniques sur les PIDS et les CCTV.

Barrières de sûreté

11.2.2.15 Des barrières de sûreté, appelées aussi barrières frangibles, sont souvent installées dans la clôture périmétrique d'un aéroport pour permettre l'entrée ou la sortie rapide des véhicules d'urgence en cas d'accident d'aviation à l'aéroport ou hors aéroport. Les barrières frangibles devraient être construites de manière à respecter l'intégrité et les normes de la clôture périmétrique ; elles devraient être verrouillées ou gardées, et de préférence faire l'objet d'une surveillance constante. L'intégration de maillons frangibles dans des systèmes de verrouillage est une

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

méthode efficace pour permettre l'entrée ou la sortie des véhicules d'urgence sans compromettre la sûreté. Il convient d'envisager également d'équiper ces barrières de systèmes de détection d'intrusion.

Éclairage de sûreté

11.2.2.16 En plus d'apporter l'illumination nécessaire à une surveillance efficace soit par des gardes, des patrouilles motorisées, soit indirectement par un système de CCTV, un éclairage de sûreté peut offrir un degré élevé de dissuasion pour des intrus potentiels. Il existe divers types d'éclairage de sûreté correspondant à des applications particulières :

a) l'éclairage périmétrique est conçu pour jeter une lumière crue sur le périmètre soit avec un éclairage zénithal, soit avec des lampes installées à faible hauteur de manière à créer un éclat éblouissant pour aveugler et décourager les intrus. Si l'on choisit la deuxième méthode, il faudrait veiller à ne pas créer de nuisance ou de risque pour les aéronefs ;

b) l'éclairage de secteur vise à éclairer les zones à l'intérieur du périmètre qu'un intrus peut traverser pour atteindre ses objectifs. Un tel éclairage renforce la capacité des gardes de détecter des intrus et peut être un élément de dissuasion efficace. Idéalement, cet éclairage devrait être uniforme, sans ombres. Chaque partie de chaque zone à éclairer devrait être couverte par un minimum de deux lampes, en prévision d'une panne éventuelle ;

c) l'éclairage local sert à éclairer les zones mal couvertes par l'éclairage de secteur et où un intrus pourrait se cacher. Il est conseillé d'utiliser de petites lampes hublots, solides et résistantes au sabotage. Des lampes fluorescentes ou tungstène-halogène peuvent aussi servir de projecteurs miniatures. L'objet est d'éliminer tout point sombre. Les toits, les escaliers et les sorties de secours devraient tous être illuminés par un éclairage local ;

d) l'éclairage par projecteur est destiné à illuminer des surfaces telles que des bâtiments et des clôtures devant lesquels des intrus pourraient passer pour atteindre leurs objectifs. Dans des situations d'éclairage de sûreté où le niveau d'illumination est typiquement faible, l'œil s'habitue à reconnaître les formes en silhouette. Une silhouette en déplacement est particulièrement visible devant un mur bien éclairé, surtout si le mur est peint en blanc ou dans une autre couleur claire.

11.2.2.17 L'éclairage de sûreté constitue un excellent facteur de dissuasion, peu coûteux, puisque la plupart des intrus et des vandales évitent les emplacements éclairés, même à un faible niveau d'illumination. S'il y a un système de CCTV en place, le niveau et l'uniformité de l'éclairage devraient contribuer à la clarté de l'image sur l'écran surveillé par les gardes de sûreté.

11.2.2.18 L'inspection fréquente et l'entretien régulier des lampes de sûreté sont nécessaires, car la puissance lumineuse tend à diminuer rapidement après un usage prolongé. Les lampes qui nécessitent une longue période de réchauffement sont à déconseiller pour certaines applications de sûreté. Les minuteries, les détecteurs de mouvement ou les détecteurs photoélectriques peuvent être utiles pour le contrôle de l'éclairage de sûreté, mais les dispositifs photoélectriques sont vulnérables à des interventions délibérées.

11.2.3 Côté piste et zones de sûreté à accès réglementé

11.2.3.1 Le côté piste est la partie de l'aéroport où se déplacent normalement les aéronefs et les véhicules de soutien ; il inclut, en totalité ou en partie, les terrains et les bâtiments adjacents auxquels l'accès est réglementé.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.2.3.2 Des zones de sûreté à accès réglementé devraient être établies à chaque aéroport desservant l'aviation civile désigné par l'État, en fonction des résultats des évaluations des risques de sûreté effectuées par les autorités nationales compétentes. L'Appendice 37 contient des directives sur l'évaluation des risques de sûreté.

11.2.3.3 Les zones de sûreté à accès réglementé se trouvent du côté piste de l'aéroport et sont considérées comme des secteurs de risque prioritaires auxquels devraient s'appliquer, en plus des mesures de contrôle d'accès, d'autres mesures de contrôle de sûreté. Ces zones comprennent, entre autres, les zones de départ des passagers situées entre un poste d'inspection/filtrage et l'aéronef, les aires de trafic, salles de tri des bagages, entrepôts de fret, centres postaux et locaux côté piste des services de restauration et de nettoyage.

11.2.3.4 En accord avec le principe clé en matière de sûreté de la défense en profondeur, selon lequel des ressources de sûreté limitées sont attribuées à la protection de la cible la plus probable, avec des couches de défense rayonnant à partir de cette cible, les États devraient limiter les dimensions des zones de sûreté à accès réglementé à une étendue qui puisse être effectivement sécurisée et qui assure que les ressources ne soient pas trop étalées.

11.2.3.5 Les zones de sûreté à accès réglementé devraient donc être maintenues aussi petites que possible, en proportion avec l'ampleur des opérations aériennes et le niveau des ressources consacrées à la sûreté. Ces ressources devraient être attribuées efficacement aux cibles les plus probables, en fonction du niveau actuel d'évaluation de la menace. Une telle approche permet, par exemple, d'appliquer aux personnes et aux véhicules qui doivent s'approcher des aéronefs aux fins d'entretien des normes de contrôle d'accès plus sévères que celles qui s'appliquent aux véhicules circulant côté piste, comme le montre la Figure 11-1.

11.2.3.6 Il convient de limiter à un minimum le nombre de points d'accès des zones publiques aux zones de sûreté à accès réglementé, ces points devant faire l'objet de mesures de contrôle efficaces ou rester verrouillés. L'accès du personnel aux zones de sûreté à accès réglementé ne devrait être accordé qu'à ceux qui, de par leurs fonctions, ont clairement un besoin opérationnel d'y accéder. Des mesures de contrôle similaires devraient s'appliquer aux véhicules, l'accès étant accordé seulement aux véhicules présentant un besoin opérationnel d'accès. Les zones de sûreté à accès réglementé qui ne sont pas soumises continuellement à des mesures de contrôle d'accès devraient faire l'objet d'une fouille méticuleuse avant d'être utilisées.

11.2.3.7 L'autorité compétente devrait publier les règlements appropriés définissant l'emplacement et les fonctions des zones de sûreté à accès réglementé et les diffuser à toutes les organisations et toutes les personnes qui ont besoin d'accéder au côté piste ou à une zone désignée de sûreté à accès réglementé.

11.2.3.8 Il est essentiel de promulguer des lois ou des règles appropriées imposant des peines frappant les personnes qui font, ou cherchent à faire, intrusion sciemment dans le côté piste ou dans une zone de sûreté à accès réglementé désignée. Ces lois ou règles devraient inclure aussi les peines frappant l'intrusion ou la tentative d'intrusion délibérée dans les installations de communication hors aéroport et les sites d'aides à la navigation aérienne.

11.2.3.9 Les personnes non autorisées qui seraient trouvées dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans d'autres zones d'exploitation de l'aéroport ou installations aéronautiques connexes devraient être gardées à vue et, si c'est justifié et autorisé, être fouillées et interrogées pour déterminer si elles sont suspectes ou si elles n'ont pas d'intentions criminelles. Les rapports de tels incidents devraient être déposés auprès de l'agent de sûreté d'aéroport et des autorités de police compétentes.

11.2.3.10 Le Chapitre 3 contient d'autres informations sur la législation et les règlements.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

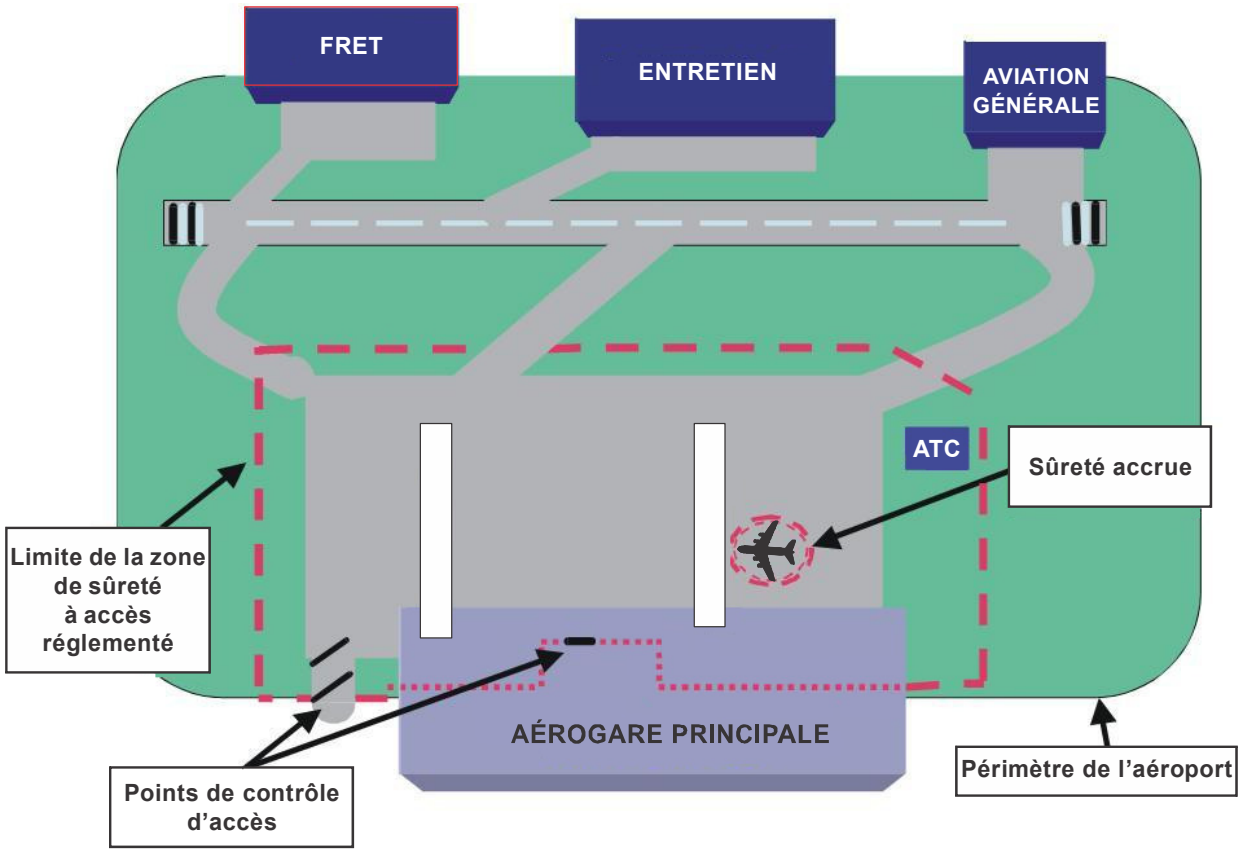


Figure 11-1. Points de contrôle d'accès et limite suggérée d'une zone de sûreté à accès réglementé

11.2.4 Points de contrôle d'accès

11.2.4.1 Lorsqu'ils ne sont pas utilisés, tous les escaliers, portes et passerelles d'embarquement des passagers devraient être verrouillés. Les portes qui servent de sorties de secours et qui ne sont pas sous surveillance constante devraient être équipées d'alarmes sonores et d'un système de surveillance pouvant être visionné à distance, comme par exemple dans le centre de contrôle des opérations de sûreté de l'aéroport. L'installation de dispositifs ou de couvercles frangibles sur les barres d'activation des portes de secours peut également restreindre les usages indus.

11.2.4.2 Par ailleurs, les portes des sorties de secours devraient être équipées d'une barre d'activation temporisée qui en retarde l'ouverture pendant cinq à dix secondes, pour s'assurer qu'une fois l'alarme déclenchée, le personnel de sûreté des environs aura le temps d'être alerté. Tous les verrous contrôlés électroniquement devraient être à sûreté intégrée en cas de panne de courant. Cela signifie que les verrous, en particulier ceux des portes des sorties de secours, s'ouvriront automatiquement si le courant est coupé.

11.2.4.3 Pour empêcher l'introduction d'articles non autorisés dans le système de traitement des bagages de soute, les tapis roulants transportant les bagages devraient être protégés par des mesures de contrôle d'accès allant du comptoir d'enregistrement jusqu'au côté piste dans la zone de traitement et de manutention des bagages. Seul le personnel autorisé devrait avoir accès au système des bagages.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.2.4.4 Le public et les passagers ne devraient pas être autorisés à accéder au côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé, respectivement, pour aller à la rencontre des passagers arrivant à une porte. Lorsqu'ils pénétreront dans une zone de sûreté à accès réglementé :

a) les passagers devraient être tenus de présenter une carte d'embarquement valide ou son équivalent, ainsi qu'une pièce d'identité nationale comportant une photographie, telle qu'un passeport ;

b) toutes les autres personnes devraient être tenues de présenter un permis d'identification valide.

11.2.4.5 Les installations réservées aux personnalités importantes (VIP) doivent faire l'objet d'une attention particulière, car les personnes qui les utilisent peuvent être soumises à un niveau élevé de menace personnelle. Ces installations devraient permettre le contrôle des VIP et des personnes chargées de leur accueil ou de leur départ, et devraient inclure une zone d'inspection/filtrage spéciale, séparée des activités liées aux passagers réguliers et destinée aux procédures d'enregistrement et de traitement des passagers VIP.

11.2.4.6 Si les installations VIP chevauchent la ligne de démarcation entre côté ville et côté piste, les normes régissant le contrôle d'accès ne devraient pas être moins strictes que celles qui s'appliquent à d'autres points de contrôle d'accès et les dispositions prises pour leur utilisation devraient assurer l'intégrité de la limite du côté piste. Si elles ne sont pas utilisées, les installations VIP devraient être sécurisées.

11.2.4.7 Le Chapitre 12 contient des éléments d'orientation concernant les VIP.

11.2.4.8 Les points de contrôle d'accès extérieurs devraient comporter les éléments de conception ci-après :

a) une vue dégagée des environs et un accès facile pour l'entrée et la sortie des gardes dans l'exercice de leurs fonctions ;

b) les installations destinées aux gardes devraient être à l'abri des intempéries et ventilées selon la norme appropriée au climat local, pour permettre aux gardes de s'acquitter de leurs fonctions par tous les temps. Des aménagements adéquats devraient être prévus pour leur confort ;

c) si le point de contrôle d'accès est utilisé dans l'obscurité, un éclairage suffisant pour éclairer la grille et la clôture environnante devrait être déployé pour aider les gardes dans leurs fonctions de surveillance ;

d) le point de contrôle d'accès devrait être situé à l'intérieur de la clôture, ainsi que les barrières de contrôle des véhicules, de manière à en assurer la sûreté lorsque les grilles d'accès sont fermées. La zone extérieure devrait être libre de tout objet qui pourrait aider un intrus à escalader la grille d'entrée ou la clôture ;

e) des grilles d'entrée, même si des barrières à levier sont utilisées pour contrôler l'entrée des véhicules ;

f) des charnières qui ne peuvent être soulevées pour empêcher l'enlèvement de la grille, et qui peuvent être verrouillées et s'ouvrir vers l'extérieur ;

g) des moyens de communication appropriés devraient être disponibles, pour les liaisons avec le centre de contrôle de sûreté et, s'il y a lieu, avec les services de police locale. Dépendamment de l'éloignement du poste de contrôle, des alarmes sonores et visuelles d'urgence peuvent être requises pour permettre aux forces de sûreté au point de contrôle d'appeler de l'assistance ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

h) si l'inspection/filtrage fait partie des mesures de contrôle d'accès, un système de sas permettrait d'assurer le contrôle des piétons et des occupants d'un véhicule et de les garder séparés des personnes et des véhicules qui n'ont pas fait l'objet d'une inspection/filtrage ;

i) si des barrières à levier sont utilisées pour contrôler la circulation, le système de contrôle d'accès devrait être conçu de manière que les piétons ne puissent les contourner pendant que des véhicules sont inspectés ;

j) en cas de trafic élevé, il convient de prévoir des voies séparées pour l'entrée et la sortie, avec leurs propres barrières et grilles respectives, afin d'assurer le fonctionnement efficace du point de contrôle d'accès.

Points vulnérables

11.2.4.9 On entend par point vulnérable toute installation située sur l'aéroport ou reliée à celui-ci, dont l'endommagement ou la destruction entraverait sérieusement les opérations. Les tours de contrôle de la circulation aérienne, les aides de radionavigation, les transformateurs d'alimentation, les sources d'alimentation électriques primaires et secondaires et les installations de carburant, à l'intérieur et à l'extérieur de l'aéroport, devraient être considérés comme des points vulnérables. Un niveau de sûreté plus élevé devrait être attribué aux aides de télécommunication et de radionavigation qui pourraient être sabotées.

11.2.4.10 S'il n'est pas possible de protéger adéquatement ces installations par des mesures de sûreté concrètes et des systèmes de détection d'intrusion, il convient de les faire inspecter fréquemment par le personnel de sûreté ou les techniciens d'entretien. Les installations avec personnel devraient appliquer des mesures strictes de contrôle d'accès et l'admission à ces installations devrait être conditionnelle à la présentation de permis d'identité valides.

Contrôle par clés et verrous

11.2.4.11 Un système de contrôle par clés et verrous devrait être institué à chaque aéroport. Un tel système préciserait le type de verrou et de clé utilisé, tels que les passe-partout, passes de groupe, clés à numéros ou clés enregistrées ne pouvant être copiées. De plus, il convient d'établir des procédures spéciales pour l'émission, l'utilisation et la protection des clés, ainsi que pour les mesures à prendre en cas de perte. Si les locataires de l'aéroport disposent de leurs propres systèmes de clés, ceux-ci doivent être harmonisés et utilisés avec l'accord de l'autorité aéroportuaire. Il faudrait établir aussi des procédures spéciales à suivre en cas d'urgence.

Mesures de sûreté physiques

11.2.4.12 Il convient de délimiter et protéger par des barrières physiques les périmètres du côté piste ainsi que les zones de sûreté à accès réglementé. Toutefois, si une partie du périmètre d'une zone de sûreté à accès réglementé est adjacente à des zones ouvertes, y compris dans le côté piste, cette partie devrait faire l'objet de patrouilles ou d'une surveillance suffisante pour détecter tout accès non autorisé et permettre l'arrestation de tous intrus avant qu'ils ne puissent atteindre un aéronef ou une installation essentielle.

11.2.4.13 Toutes les superficies du côté piste, qu'elles fassent partie ou non d'une zone de sûreté à accès réglementé, devraient être séparées du terrain adjacent par des clôtures ou par d'autres mesures de sûreté physiques efficaces.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.2.4.14 Tous les bâtiments situés dans le périmètre de la zone de sûreté à accès réglementé, ou à proximité immédiate, devraient être protégés adéquatement, de manière à empêcher tout accès non autorisé dans la zone de sûreté. Cela exige que toute ouverture, telle que des fenêtres ou des conduits de ventilation, qui pourrait permettre d'accéder à la zone de sûreté à accès réglementé, soit fermée solidement avec des verrous ou dotée de barres, de grilles ou d'écrans. Les toits de bâtiments pourraient aussi offrir une voie d'accès non autorisé et devraient jouir des mêmes protections, surtout si les toits et les bâtiments sont adjacents à la clôture encerclant la zone de sûreté à accès réglementé.

11.2.4.15 Si des éléments naturels, tels qu'un plan d'eau ou un ravin, font partie du périmètre du côté piste ou d'une zone de sûreté à accès réglementé, ils devraient recevoir la même protection que celle offerte par une clôture. Une attention particulière est nécessaire si des barrières naturelles sont utilisées pour assurer l'intégrité du périmètre. Ainsi, si le plan d'eau adjacent est navigable, les patrouilles à pied ou en voiture le long de la rive risquent d'être insuffisantes et devraient être renforcées par des patrouilles en bateau.

11.2.4.16 Si des conduites souterraines (canalisations, égouts et tunnels) traversent le périmètre du côté piste ou d'une zone de sûreté à accès réglementé, il convient de protéger, d'inspecter régulièrement ou de doter d'appareils de détection d'intrusion l'entrée des conduites et les plaques d'égouts.

11.2.4.17 Les mesures de sûreté physiques devraient s'appuyer sur un personnel bien formé, un plan d'urgence solide et détaillé, et des plans et directives de sûreté concis et bien rédigés.

11.2.5 Sûreté côté ville

Objectifs et principes

11.2.5.1 Les États doivent veiller à ce que les zones côté ville des aéroports qui font l'objet de mesures de sûreté destinées à atténuer les menaces soient identifiées par les autorités ou les services compétents, conformément à la norme 4.8 de l'Annexe 17.

11.2.5.2 Le Chapitre 1 ne contient qu'une définition générique du terme côté ville, et les États devraient accorder aux autorités et services compétents une certaine souplesse pour identifier les zones côté ville de chaque aéroport, celles-ci pouvant comprendre différentes installations et aérogares, en fonction de leur propre environnement de menace et de risque et de leurs contraintes opérationnelles.

11.2.5.3 Les États doivent désigner les services responsables de la mise en œuvre des mesures de sûreté côté ville. Ces responsabilités devraient être clairement énoncées dans le NCASP, sachant que pour diverses mesures, la responsabilité peut être partagée entre plusieurs entités, telles que la police locale, les autorités nationales, l'armée, les exploitants d'aéroport, etc. Les autorités et les services compétents devraient connaître leurs rôles respectifs et veiller à établir des lignes de communication claires.

11.2.5.4 L'établissement et la mise en œuvre de mesures de sûreté appropriées devraient être fondés sur un processus d'évaluation des risques mené par les autorités et/ou les services compétents, en collaboration avec les autorités nationales et locales et l'exploitant d'aéroport, afin de détecter, de prévenir et d'atténuer les risques dans les zones côté ville.

11.2.5.5 Les États et les services compétents devraient adapter les mesures de sûreté côté ville à l'environnement de l'aéroport, et les services locaux compétents devraient les mettre en œuvre conformément aux exigences nationales. Ces mesures devraient être proportionnelles à la menace et aux risques, et seront décrites dans l'ASP, les contraintes opérationnelles étant prises en compte.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Une démarche coordonnée

11.2.5.6 Il peut être difficile d'assurer la sûreté des zones côté ville des aéroports en respectant les cadres réglementaires de sûreté de l'aviation, car la définition de ces zones varie considérablement d'un aéroport à l'autre, et la sûreté peut relever d'autorités et de services multiples. Il conviendrait donc que les États et les services compétents aient recours à des mécanismes de coordination en place, tels que ceux qui sont définis dans les normes 3.1.5, 3.2.2 et 3.2.3 de l'Annexe 17, lorsqu'ils réalisent des évaluations des risques des zones côté ville à l'échelle nationale et/ou locale, en définissent la portée et identifient les mesures de sûreté appropriées. Une telle coordination est jugée essentielle pour assurer la sûreté des zones côté ville.

11.2.5.7 La Figure 11-2 illustre les principes sur la base desquels les mesures d'atténuation devraient être établies et appliquées, d'un point de vue global.

11.2.5.8 Les États et les services compétents devraient inclure toutes les parties prenantes concernées dans l'établissement et la mise en œuvre des mesures de sûreté côté ville. Il peut s'agir des services d'application de la loi (tels que la police, les autorités portuaires et les agences de contrôle frontalier), d'exploitants d'aéronefs, de fournisseurs de services de sûreté, des services de transport public locaux et des représentants commerciaux.

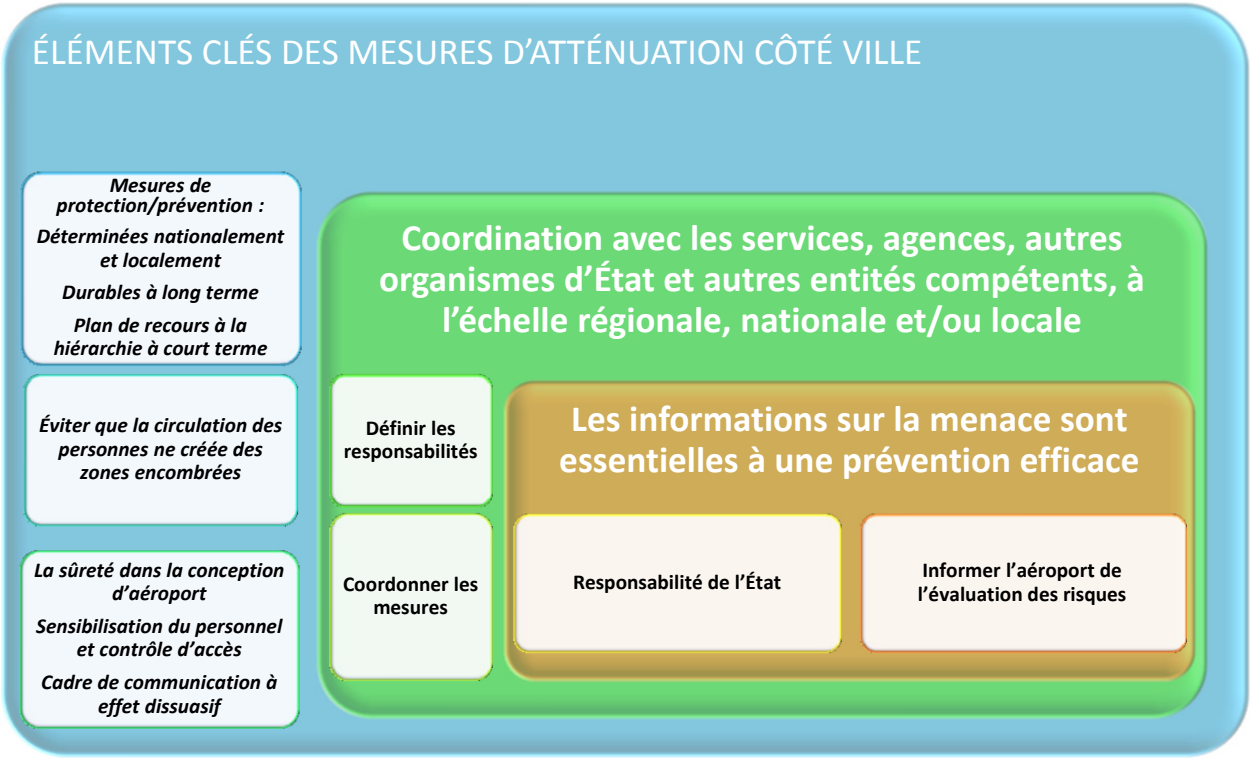


Figure 11-2. Éléments clés de l'établissement et de la mise en œuvre de mesures de sûreté côté ville

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Menaces visant les zones côté ville

11.2.5.9 Les zones côté ville des aéroports constituent des cibles attrayantes pour les terroristes. Même lorsqu'on assure la meilleure gestion possible de la circulation des passagers, il peut se former des zones encombrées qui offrent la possibilité d'une attaque causant un grand nombre de victimes. Les attaques aux grands aéroports internationaux peuvent faire des victimes de nombreuses nationalités, ce qui garantit qu'on en parlera à l'échelle planétaire et se traduit par de la peur et de l'incertitude dans les diverses sociétés.

11.2.5.10 Ces cibles peuvent inclure :

a) le public, le personnel et certains emplacements opérationnels précis (p. ex. le comptoir d'enregistrement d'un exploitant d'aéronef donné) dans une zone côté ville ;

b) les bâtiments d'aérogare ou certaines parties de ces derniers, dont la perte aurait de graves incidences sur le fonctionnement de l'aéroport et sur l'économie locale, voire nationale ;

c) les infrastructures critiques, telles que les installations de contrôle de la circulation aérienne et les dépôts de carburant ;

d) l'infrastructure interdépendante, telle que celle des transports publics (bus et voies ferrées).

11.2.5.11 Des attaques contre le côté ville peuvent être exécutées dans les zones publiques d'un aéroport là où les attaquants peuvent ne pas avoir à déjouer les mesures de sûreté normalement en place avant d'entrer dans des zones de sûreté à accès réglementé. Les modes d'attaque potentiels peuvent inclure, sans s'y limiter, les éléments ci-après :

a) engin explosif improvisé (EEI) porté par une personne (EEIP) ;

b) EEI placé à des points clés de l'aéroport ou à proximité (attaque non-kamikaze) ;

c) assaut armé dans une zone publique d'un aéroport ;

d) attaques à l'EEI placé dans un véhicule (EEIV) et attaque des installations par véhicule-bélier ;

e) attaque au moyen d'agents chimiques, biologiques et/ou radiologiques.

Déplacement ou création de points vulnérables

11.2.5.12 Lorsqu'ils établissent des mesures de sûreté côté ville, les États et les services compétents devraient s'assurer qu'elles sont efficaces, réalistes et durables. Ces mesures ne devraient pas déplacer des points vulnérables existants ou en créer de nouveaux. Par exemple, la mise en place d'un poste d'inspection/filtrage de sûreté à l'entrée des aérogares peut créer de l'affluence et des files d'attente supplémentaires et/ou pousser les passagers vers l'extérieur des aérogares.

Mesures d'atténuation possibles

11.2.5.13 Les mesures de sûreté côté ville devraient être proportionnelles au risque tout en restant opérationnellement applicables à long terme, afin d'assurer un équilibre raisonnable entre la sureté de l'aviation, la sécurité aérienne, les contraintes opérationnelles et la facilitation des passagers.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.2.5.14 La Figure 11-3 illustre les éléments des cadres de sûreté des aéroports qu'il faudrait renforcer pour atténuer les menaces et les risques contre les zones côté ville de l'aéroport.

11.2.5.15 Les mesures et les processus de sûreté destinés à détecter, à prévenir et à atténuer les risques du côté ville peuvent inclure les éléments ci-après : (L'Appendice 15 contient de plus amples renseignements sur le contrôle d'accès et la protection de l'aérogare, notamment la protection physique contre les explosions.)

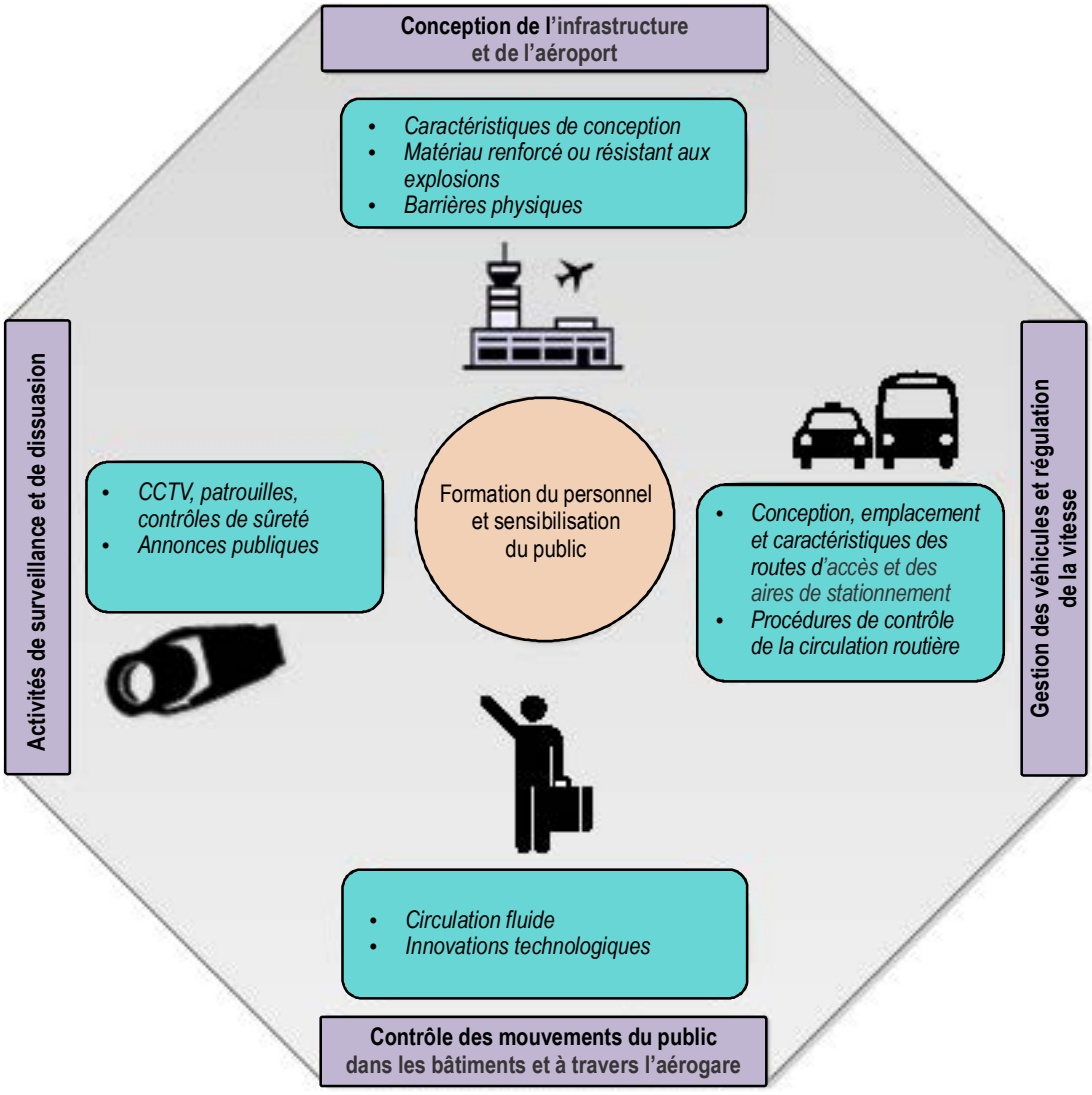


Figure 11-3. Principes des mesures de sûreté côté ville

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) **conception de l'infrastructure et de l'aéroport :**

1) des caractéristiques de conception nécessaires à la mise en œuvre appropriée des mesures de sûreté destinées à prévenir ou à réduire le plus possible les effets des attaques par véhicule-bélier devraient être incorporées, telles que des barrières physiques, comme par exemple des bornes d'interdiction, des jardinières résistant aux impacts, des dos d'âne et des chicanes (qui peuvent aussi faciliter la gestion des véhicules comme il est décrit ci-après) qui seront installés en bordure de trottoir ou à d'autres endroits appropriés ;

2) des critères appropriés de conception d'aéroport devraient être établis sur la base de conseils d'experts en vue d'atténuer les effets d'une explosion (p. ex. EEI) trouvés dans toute structure d'accès public ou toute partie d'un aéroport, tels que les suivants :

i) utilisation de matériaux résistants aux effets d'une explosion et/ou d'un incendie (p. ex. fenêtres résistant à l'effet de souffle ou recouvertes d'une pellicule antisouffle ou structure d'aérogare résistante aux explosions) ;

ii) vérifications régulières des zones vulnérables où des objets de grande taille peuvent être jetés ou cachés (p. ex. EEI dans les poubelles) pour prévenir et empêcher le dépôt d'engins explosifs ;

iii) maintien d'une distance appropriée constituant une zone d'exclusion séparant le trottoir de la route d'accès public menant aux bâtiments de l'aéroport, en vue d'atténuer les effets d'engins explosifs improvisés placés dans des véhicules (EEIV) (distance minimale recommandée de 30 mètres) ;

3) la localisation des aires de stationnement de voitures loin des bâtiments d'aérogare, des infrastructures critiques et des aires de trafic devrait aider à réduire les risques liés aux EEIV ;

4) des mesures devraient être envisagées pour prévenir et/ou atténuer les effets d'une attaque armée, telles que des caméras à haute définition placées stratégiquement pour surveiller toutes les zones publiques d'un aéroport afin d'aider à détecter d'éventuels comportements suspects ;

b) **gestion des véhicules et régulation de la vitesse :**

1) la conception, l'emplacement et les caractéristiques des routes d'accès et des aires de stationnement situées devant les bâtiments de l'aérogare devraient permettre un contrôle efficace de la circulation routière. Il devrait y avoir :

i) une séparation physique des véhicules de transport public (taxis et autobus) et des voitures privées ;

ii) des procédures de gestion de véhicules qui contrôlent efficacement l'accès de certains types de véhicules, tels que les camions de livraison commerciale, à certaines zones côté ville ;

2) les barrières de sûreté et/ou les chicanes naturelles ou artificielles devraient être utilisées pour contrôler la vitesse des véhicules, ce qui permet de limiter la capacité de causer des dommages en fonçant sur un bâtiment. Par exemple, des obstacles placés sur les voies d'accès aux bâtiments de l'aérogare créent effectivement une chicane artificielle qui pourrait permettre de canaliser l'écoulement du trafic des véhicules pour prévenir les vitesses excessives ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

3) des mécanismes de surveillance appropriés de l'entrée des véhicules devraient être mis en place de manière à ne pas causer de files d'attente qui pourraient obstruer la circulation ordinaire, ou bloquer le réseau routier en cas d'évacuation d'urgence. De même, pour éviter les encombrements, il faudrait prévoir des voies de sortie pour les véhicules refusés ;

c) **contrôle des mouvements du public dans les bâtiments et à travers l'aérogare :**

1) une attention particulière devrait être accordée à la circulation sans encombre de la foule, pour limiter les rassemblements dans les bâtiments de l'aérogare qui pourraient constituer une cible attrayante ;

2) les technologies utilisées dans les zones publiques, telles que l'auto-enregistrement des voyageurs (en ligne ou à des bornes), pourraient contribuer à réduire les encombrements dans l'aérogare et faciliter la libre circulation des passagers, évitant ainsi les grands rassemblements et les longues files d'attente. Dans le cas des bornes d'auto-enregistrement et des points de dépôt de bagages enregistrés, les exploitants d'aéroports veilleront à ce qu'ils soient placés de manière à éviter les encombrements, dans la mesure où le fonctionnement de l'aéroport le permet ;

3) l'encombrement autour des points de contrôle de sûreté et des points de contrôle frontaliers peut être réduit en contrôlant le flot des passagers dans les files d'attente, et en optimisant l'usage de technologies et de procédures de sûreté destinées à augmenter le débit des passagers tout en maintenant la sûreté. Les États et les exploitants d'aéroports devraient envisager de déplacer les zones encombrées telles que les points de contrôle frontaliers et les magasins de vente pour les situer au-delà des points de contrôle de sûreté, dans la mesure du possible ;

4) des procédures devraient être établies pour les aires publiques d'observation côté ville (p. ex. les terrasses) qui surplombent les activités de traitement de passagers, ou les aéronefs stationnés sur l'aire de trafic, et qui ne sont ni fermées, ni dotées de barrières, pour empêcher les accès non autorisés ou les actes d'intervention illicite. De telles procédures devraient assurer :

i) que l'accès soit contrôlé ou que l'aire soit gardée ;

ii) que des dispositifs de contrôle d'accès soient mis en place pour sécuriser la zone et l'interdire au public s'il le faut ;

iii) que les spectateurs et les visiteurs soient informés de la nécessité de demeurer dans une même zone surveillée, aux fins de surveillance ;

d) **activités de surveillance et de dissuasion :**

1) des activités de surveillance, des systèmes de CCTV (classiques et avancés) et des horaires de patrouilles, comprenant des patrouilles visibles aussi bien que cachées, devraient être mis en œuvre pour toutes les zones de l'aérogare et du côté ville, en tenant compte des principes d'imprévisibilité. Ainsi, par exemple, des patrouilles hautement visibles d'agents d'application de la loi et d'agents de sûreté, incluant des unités canines, peuvent non seulement jouer un rôle de dissuasion, mais aussi intervenir rapidement en cas d'urgence. Ces patrouilles peuvent mener des vérifications aléatoires tandis que des agents cachés de détection des comportements (ADC) peuvent identifier des comportements suspects ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2) utilisé en conjonction avec les CCTV, les logiciels intelligents avancés d'analytique vidéo peuvent offrir des possibilités de détection de comportement anormal ou suspect ;

3) si des aires de stationnement de voitures sont adjacentes à des bâtiments d'aérogare, à des infrastructures critiques et à des aires de trafic, il faudrait mettre en œuvre des activités de surveillance et des horaires de patrouille. Par exemple, les véhicules laissés ou garés devant une aérogare pendant une durée excessivement longue devraient être surveillés et enlevés, pour minimiser la menace des EEIV ;

4) des systèmes de communication, de surveillance et d'éclairage de sûreté devraient être mis en place dans les zones côté ville, pour aider les patrouilles dans l'exécution de leurs tâches. L'éclairage de sûreté est essentiel et devrait être installé sur toutes les voies de circulation routière, les périmètres et les esplanades de l'aérogare ;

5) des mesures de sûreté appropriées appliquées au côté ville des installations aéronautiques autres que les aérogares de passagers devraient assurer la surveillance constante des personnes et des marchandises (par exemple au moyen de systèmes CCTV) pour empêcher les accès non autorisés et identifier les intrus éventuels ;

6) la publication ou la diffusion d'instructions au public sur l'importance de signaler aux autorités locales toutes activités et/ou objets suspects devrait être adoptée. Ainsi, l'usage d'affiches et/ou d'annonces publiques pourrait aider à sensibiliser les passagers et le public et à contribuer davantage à la détection d'activités suspectes et/ou d'objets laissés sans surveillance dans les zones aéroportuaires côté ville.

11.2.5.16 Si des facteurs propres à un emplacement empêchent la création d'une zone d'exclusion, les États et les organismes compétents devraient envisager d'établir une voie réservée aux véhicules autorisés (voir Figure 11-4), pour garder effectivement le trafic public à une distance raisonnable des aires devant les aérogares.

11.2.5.17 Les zones de piétons situées directement devant les bâtiments d'aérogare (où le public s'amasse pour entrer dans les aérogares de passagers ou en sortir) devraient être libres de toutes obstructions visuelles afin de faciliter les activités de surveillance et permettre une intervention plus rapide des autorités d'application de la loi. Ces zones ne devraient pas être conçues comme des zones commerciales viables qui permettraient au public de s'y rassembler en grand nombre devant les bâtiments d'aérogare.

Formation du personnel et sensibilisation du public à la sûreté

11.2.5.18 Les questions de sûreté au côté piste devraient être abordées durant les sessions de formation de sensibilisation à la sûreté données à tout le personnel travaillant aux aéroports, incluant les employés qui travaillent à l'extérieur des zones immédiates de l'aérogare. Le personnel et les passagers devraient être informés du niveau de sûreté aux aéroports, des mesures de sûreté auxquelles ils doivent se préparer, de la nécessité de signaler les activités suspectes.

11.2.5.19 Les messages et les alertes de sûreté peuvent être diffusés au moyen d'affiches, d'annonces publiques ou tout autre mode (tel que les médias sociaux et les applications des aéroports/compagnies aériennes sur les téléphones intelligents). Ces messages pourraient indiquer, par exemple, que des patrouilles cachées sont déployées dans les bâtiments et que des CCTV sont en usage.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.2.5.20 Les systèmes de sonorisation publics devraient être utilisés pour donner aux passagers et au public des informations sur les mesures de sûreté. Les annonces devraient être émises régulièrement dans la journée, dans plusieurs langues s'il le faut. Les systèmes de sonorisation publics devraient servir également à communiquer des informations critiques en cas d'une attaque ou d'une urgence.

11.2.5.21 Les organismes compétents veilleront à ce que des signes appropriés soient placés stratégiquement et de façon visible pour rappeler à tout un chacun d'être vigilant concernant les activités suspectes, d'être préparé en cas d'urgence, ou autrement pour donner des informations sur les mesures de sûreté en place.

11.2.5.22 La communauté locale devrait participer à l'identification de comportements inhabituels ou suspects dans les environs de l'aéroport ou de l'installation, en restant vigilant et en alertant les services compétents (p. ex. programme de surveillance de l'aéroport).

11.2.5.23 La Figure 11-4 illustre l'application de certaines des mesures d'atténuation possibles décrites plus haut.

Planification conjoncturelle et riposte aux urgences

11.2.5.24 Il conviendrait de mettre sur pied un plan de riposte efficace aux urgences dans le cadre du plan de gestion de crise de l'aéroport, pour assurer notamment l'interopérabilité des systèmes de communications et un délai d'intervention adéquat, ainsi que des plans d'évacuation, afin de limiter les effets d'une attaque côté ville. La riposte de l'équipe d'urgence devrait être planifiée, testée et évaluée à l'avance, pour atténuer les effets d'attaques armées dans les zones côté ville.

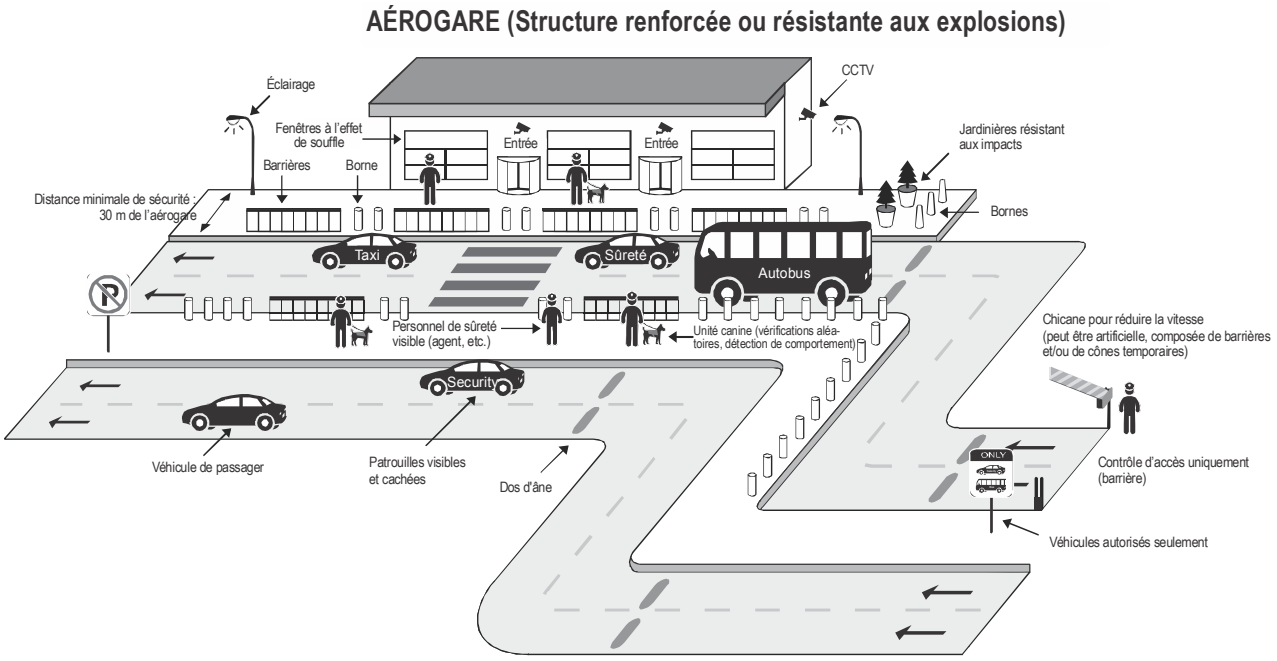


Figure 11-4. Mesures possibles du côté ville pour les zones d'aérogare de passagers

Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.2.5.25 Il convient de mettre en œuvre des procédures appropriées d'échange rapide d'information et une coordination avec les services compétents des aéroports, afin de faciliter la détection et l'atténuation d'activités suspectes dans les zones côté ville.

11.2.5.26 Les plans de gestion de crise et les mesures d'intensification devraient inclure des mesures de sûreté supplémentaires proportionnelles et limitées dans le temps pour atténuer l'effet d'attaques continues et pour prévenir et/ou atténuer des attaques secondaires possibles. Il faudrait envisager, par exemple, de fermer les parvis devant les bâtiments d'aérogare, de déplacer les services d'embarquement et de débarquement de passagers et l'installation de barrières de véhicules et/ou de chicanes artificielles, pour réguler le flot du trafic et maintenir un cordon de sûreté autour et à l'intérieur des zones aéroportuaires du côté piste considérées comme étant à risque. Des routes secondaires devraient être prévues dans l'éventualité où le système routier principal est fermé.

11.2.5.27 Des activités d'entraînement et d'exercice de riposte aux urgences devraient être menées à une fréquence déterminée par l'État et les organismes compétents, pour assurer l'efficience et l'efficacité du plan de riposte aux urgences.

11.2.5.28 Il faudrait établir un plan de poursuite des activités commerciales et inclure des emplacements de rechange pour les opérations aéroportuaires. Le plan comprendra également des informations d'urgence et des systèmes de technologie des communications d'urgence.

11.2.5.29 Le Chapitre 17 contient d'autres informations sur la gestion de crise.

11.2.6 Systèmes de permis d'identification de sûreté d'aéroport

11.2.6.1 L'accès au côté piste et à la zone de sûreté à accès réglementé d'un aéroport devrait être contrôlé par l'utilisation d'un système de permis d'identification de sûreté. Un système de permis comprend des cartes ou d'autres pièces délivrés aux employés de l'aéroport ou aux personnes qui autrement ont besoin d'accéder à un aéroport, au côté piste ou à une zone de sûreté à accès réglementé. L'objet du système est d'identifier les personnes et de leur faciliter l'accès. Les permis de véhicules sont délivrés et utilisés à des fins similaires. Les permis sont parfois appelés cartes d'identification d'aéroport ou laissez-passer.

11.2.6.2 Toutes les personnes qui travaillent à un aéroport devraient se voir délivrer un permis d'identification par l'organisme agréé à cette fin par l'autorité compétente. La législation ou la réglementation devrait exiger que le personnel de l'aéroport arbore en tout temps ses permis lorsqu'il travaille sur les lieux. Cette exigence s'applique d'égale façon au personnel travaillant dans les zones de sûreté à accès réglementé, zones d'entretien, installations de restauration, locaux de fret aérien, etc., ainsi que dans les zones principales de passagers et zones de manutention d'aéronefs côté piste.

11.2.6.3 L'autorité compétente devrait donner des directives pour la conception et la gestion du système de permis d'identification. Il convient d'éviter d'utiliser plusieurs styles différents de permis, ce qui risquerait de poser de graves difficultés pour le personnel de sûreté et pour l'administration du système. S'ils sont utilisés conjointement avec un système de contrôle d'accès automatique, les permis peuvent être dotés de codes électroniques ou d'autres codes lisibles à la machine pour permettre l'entrée.

Administration des permis

11.2.6.4 Tous les permis devraient être émis par une autorité centrale à chaque aéroport, normalement l'agent de sûreté de l'aéroport, conformément aux directives de politique émises par l'autorité compétente. Des procédures strictes en matière de contrôle et de responsabilité devraient être établies et appliquées. L'utilisation d'une base de données

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

informatisée pour surveiller la délivrance et le contrôle des permis peut être très utile. Un tel système sert de base à l'administration efficace d'un système de contrôle d'accès, avec des avantages supplémentaires en ce qui concerne les permis égarés ou volés et les procédures d'annulation de permis.

11.2.6.5 Aux grands aéroports, il convient d'envisager de diviser en secteurs les zones de sûreté à accès réglementé, sur la base des fonctions qui y sont normalement accomplies, avec des annotations correspondantes sur les permis. Les permis devraient indiquer au moyen d'un codage numérique, alphabétique ou de couleur, les secteurs auxquels la personne est autorisée à accéder. L'accès à des secteurs particuliers ne devrait être accordé que sur la base du besoin de s'y rendre pour des fonctions officielles à exécuter. Par exemple, des employés qui ont besoin d'accéder aux hangars de maintenance n'ont peut-être pas besoin d'accéder à l'aire de stationnement des aéronefs, et leur permis devrait dans ce cas indiquer l'autorisation d'entrer dans la zone d'entretien seulement.

11.2.6.6 Les demandes de permis individuels devraient être établies par écrit par l'employeur, en donnant tous les détails personnels et la description des postes, ainsi que la raison de la nécessité d'accès pour l'employé. Des précautions rigoureuses devraient être prises pour éviter que des permis soient délivrés à des employés qui n'ont pas besoin, ou qui ont rarement besoin, d'accéder à des zones de sûreté à accès réglementé. Le titre ou la description du poste ne devrait pas servir de critère pour établir la nécessité d'un permis.

11.2.6.7 Les personnes qui ont besoin d'un permis devraient être tenues d'aller le chercher personnellement, afin que la photographie, la signature et d'autres marques personnelles, telles que le numéro d'identification, puissent être vérifiées. Le titulaire devrait être mis au courant des conditions de délivrance du permis et signer une attestation à cet effet.

11.2.6.8 Il faut s'attendre à ce que parfois des personnes qui cessent de travailler à un aéroport emportent avec elles leur permis. Il convient donc de prendre des dispositions pour récupérer immédiatement un permis dès que le titulaire n'a plus besoin de l'accès accordé, en particulier en cas de cessation d'emploi ou de mutation à d'autres tâches ou à d'autres lieux de travail.

11.2.6.9 Pour réduire la possibilité d'usage indu, les permis devraient avoir une période de validité définie, qui ne devrait pas dépasser deux ans. Le renouvellement des permis devrait respecter un calendrier basé sur le nombre de renouvellements requis, et le processus devrait laisser une marge suffisante pour les besoins de l'administration et de la production, tout en assurant qu'aucun permis ne restera utilisé après sa date d'expiration. Cette exigence pourrait poser des problèmes administratifs aux aéroports où les effectifs sont nombreux, à moins que ne soient établies des périodes de validité échelonnées. Le renouvellement pourrait ainsi se faire progressivement, avec un certain nombre de permis à renouveler chaque mois ou chaque trimestre.

11.2.6.10 Il est inévitable que, parfois, des permis soient égarés. La perte ou le vol d'un permis devrait être signalé immédiatement en personne, par téléphone et par écrit, à l'employeur et à l'autorité de délivrance. L'autorité de délivrance devrait avoir un système en place pour aviser tous les intéressés que le permis n'est plus valide, et cette notification devrait être faite immédiatement ou le plus tôt possible à la réception de l'avis de perte ou de vol.

11.2.6.11 Les pertes devraient être consignées et documentées par l'autorité de délivrance. Si la nature ou le nombre de pertes de permis non expirés est tel que la crédibilité du système de permis dans son ensemble est compromise, le processus existant de délivrance de permis devrait être suspendu et remplacé, à l'échelle du système, par un nouveau système, de préférence caractérisé par une conception ou une configuration nouvelle.

Production de permis et tenue de registres

11.2.6.12 Le processus de production des permis devrait faire l'objet de contrôles les plus stricts. Le personnel de production ne devrait établir un permis qu'après avoir reçu une demande écrite approuvée, et devrait conserver une

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

trace écrite de la réception de la demande approuvée et du permis établi. Tous les permis devraient être délivrés seulement contre signature du titulaire dans un registre de contrôle.

11.2.6.13 Tous les matériels utilisés dans la production des permis, tels que les caméras, films, cartes de données ou registres des permis, devraient être gardés en sécurité, l'accès pour le personnel de production étant autorisé seulement lorsque c'est nécessaire. Des procédures appropriées de contrôle et de vérification des stocks devraient être instituées.

11.2.6.14 Les permis vierges devraient être gardés en sécurité et ne recevoir un numéro que s'ils sont émis. Tout permis abîmé durant la production devrait être détruit. La perte ou le vol d'un permis vierge compromet tout le système de permis et il convient alors d'envisager le retrait de tous les permis.

11.2.6.15 Les copies des pièces soumises par un demandeur de permis d'identification de sûreté d'aéroport devraient être conservées en sécurité par l'autorité de délivrance dans ses registres. Comme ces pièces contiennent normalement des renseignements personnels, il est recommandé de restreindre l'accès des dossiers des candidats au personnel autorisé uniquement, en application des dispositions de la législation nationale, de l'autorité compétente ou de l'ASP.

Présentation du permis

11.2.6.16 Les systèmes de permis les plus courants reposent sur l'inspection visuelle des permis par les gardes aux points de contrôle d'accès. Les permis devraient indiquer clairement les renseignements essentiels exigés par l'agent de contrôle pour déterminer la légitimité du détenteur de permis. Pour faciliter l'inspection visuelle, les permis devraient être conçus pour être arborés de façon visible sur les vêtements extérieurs du détenteur.

11.2.6.17 Les permis comportant la photographie du titulaire présentent un avantage de sûreté important, surtout parce que cela dissuade de toute utilisation non autorisée par une autre personne. Les photographies devraient être prises devant un arrière-plan de couleur contrastante, le visage étant pris de face à une distance aussi rapprochée que possible de manière à occuper au moins un tiers des dimensions du permis. Pour des raisons pratiques et pour faciliter l'inspection, les permis devraient mesurer 85 mm x 55 mm, c'est-à-dire à peu près les dimensions d'une carte de crédit. La présentation du permis devrait comprendre les éléments suivants :

a) fond comportant des dessins complexes ou un guillochis à traits fins. Le fond est la partie du recto du permis qui n'est pas occupée par la photographie. Un guillochis est un motif géométrique continu qui recouvre toute la surface du recto du permis, y compris la photographie ;

b) lisibilité facilitée par l'emploi d'un motif général foncé imprimé sur le fond ;

c) application efficace d'une pellicule de plastique et utilisation d'un procédé d'impression de sûreté sur la surface de la pellicule, visible uniquement sous un angle d'observation oblique, pour empêcher toute substitution de photo.

11.2.6.18 Le recto du permis devrait indiquer au minimum les informations suivantes :

a) la date d'expiration, indiquant clairement et numériquement le mois et l'année de péremption du permis, imprimée de préférence dans une encre de couleur différente pour être plus visible. Cette date est l'élément de sûreté clé pour assurer que les permis expirés puissent être repérés et ne puissent pas être utilisés pour obtenir l'accès ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) les zones de sûreté à accès réglementé pour lesquelles le permis est valide, autorisant le titulaire à y pénétrer ;

c) le nom du titulaire. Cette information pourra être vérifiée, s'il y a lieu, en comparant avec une autre pièce d'identité portant le nom du titulaire, telle qu'un passeport, un permis de conduire ou une carte d'identité ;

d) le nom de l'employeur ;

e) le numéro de série du permis avec, s'il y a lieu, le nom de l'employeur, pour aider le personnel administratif dans la tenue des registres des permis.

Permis temporaires

11.2.6.19 Durant les périodes de menace accrue ou en cas de menace particulière, il peut être nécessaire de renforcer le système de permis en vigueur avec des permis ou des cartes d'identité temporaires qui seront délivrés quotidiennement au personnel autorisé et repris à la fin du quart de travail. Pour éviter que ces permis temporaires ne soient délivrés pour une période trop longue, leur durée de validité devrait être limitée (par exemple à 30 jours).

11.2.6.20 L'agent de sûreté de l'aéroport devrait délivrer à chaque invité officiel ou administrateur ou technicien non-résident qui doit accéder au côté piste ou à des zones de sûreté à accès réglementé, pour exercer les fonctions qui leur sont confiées, un permis temporaire ou à court terme sur lequel la période de validité sera clairement indiquée. Ces permis temporaires doivent inclure une photographie et indiquer le matériel particulier que le titulaire est autorisé à transporter au côté piste ou dans les zones de sûreté à accès réglementé. Les personnes demandant un permis temporaire devraient présenter une pièce d'identité nationale comportant une photographie, telle qu'un passeport ou un permis de conduire, ainsi que les accréditations appropriées, avant qu'un permis temporaire soit délivré.

11.2.6.21 Tous les permis temporaires devraient être récupérés par l'autorité de délivrance, avec inscription appropriée dans les registres pour faciliter le processus et éviter les utilisations indues. Il importe également d'assurer la sécurisation des permis temporaires vierges et le stock devrait faire l'objet d'un contrôle strict et gardé en sécurité.

Escortes de visiteurs

11.2.6.22 Tous les visiteurs du côté piste et dans les zones de sûreté à accès réglementé devraient être escortés ; un permis de visiteur valide pour la journée, indiquant clairement l'identité de l'escorte, devrait leur être délivré. Si, à un moment donné, le nombre de visiteurs risque de dépasser la capacité de supervision du personnel des services de sûreté d'aéroport ou du personnel d'exploitation, il faudrait envisager de demander l'assistance des services de la police, de l'armée ou de toute autre autorité. Il n'est pas nécessaire que les permis de visiteurs portent une photographie.

11.2.6.23 Le nombre de visiteurs qui peuvent être escortés par le détenteur d'un permis d'identification de sûreté d'aéroport devrait être indiqué clairement dans les ASP. Ce nombre peut varier selon le type de permis émis, la zone ou le secteur visité, ainsi que le niveau de menace existant déterminé par l'État. Il dépendra également des résultats des évaluations de risque effectuées par les autorités compétentes nationales.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Membres d'équipages des aéronefs

11.2.6.24 En raison des difficultés des procédures de contrôle et de comptabilisation, il n'est pas approprié de délivrer des permis aux équipages des exploitants aériens étrangers qui utilisent un aéroport, même s'ils l'utilisent fréquemment. Des dispositions prévoyant l'acceptation du système officiel d'identification de l'exploitant aérien ou du système national devraient être incorporées dans les procédures d'entrée dans les zones de sûreté à accès réglementé. Les États devraient veiller à ce que les documents d'identification délivrés aux membres d'équipages des aéronefs soient conformes aux spécifications pertinentes énoncées dans les *Documents de voyage lisibles à la machine* (Doc 9303). Les uniformes à eux seuls ne devraient pas être considérés comme un élément d'identification adéquat et suffisant.

Passagers

11.2.6.25 Les passagers devraient être tenus de présenter une carte d'embarquement valide ou un document d'embarquement connexe équivalent, en conjonction avec une pièce d'identité nationale, telle qu'un passeport, avant d'être autorisés à entrer dans une zone côté piste ou une zone de sûreté à accès réglementé et de pouvoir embarquer à bord d'un aéronef. Le public n'est pas autorisé à entrer dans le côté piste ou dans une zone de sûreté à accès réglementé pour dire adieu aux passagers qui partent ou accueillir les passagers qui arrivent, selon le cas.

Permis de véhicules

11.2.6.26 Les véhicules ne relevant pas de l'aéroport ne devraient être admis dans des zones côté piste que pour des raisons de sûreté ou d'exploitation, afin d'éviter les encombrements sur les aires de stationnement des aéronefs, et d'éviter aussi, par exemple, leur utilisation dans le cadre d'un acte d'intervention illicite pour accéder rapidement à un aéronef ou à une installation aéroportuaire ou s'échapper. Le contrôle de l'accès des véhicules au côté piste sert donc de mesure préventive.

11.2.6.27 L'accès permanent au côté piste ou dans des zones de sûreté à accès réglementé ne devrait être accordé qu'aux véhicules qui ont besoin d'y accéder régulièrement. S'ils ne sont pas utilisés, ces véhicules devraient idéalement rester côté piste pour réduire le plus possible le trafic des véhicules aux points de contrôle.

11.2.6.28 Des dispositions devraient être prévues pour les véhicules qui ont rarement besoin d'accéder au côté piste ou aux zones de sûreté à accès réglementé, comme par exemple les véhicules transportant directement à un aéronef des articles de fret surdimensionnés ou livrant des marchandises aux organismes d'entretien côté piste et aux chantiers de construction. Les permis destinés à ces véhicules devraient être visiblement différents des permis accordés pour un accès continu.

11.2.6.29 Aux grands aéroports, il peut être nécessaire de délivrer des permis de véhicules pour des zones de sûreté spéciales, à l'instar de la délivrance de permis aux employés. Les exploitants des véhicules devraient être tenus de justifier pleinement leur besoin opérationnel d'accéder au côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé.

11.2.6.30 Aucun permis ne devrait être délivré aux véhicules tant qu'ils n'auront pas présenté une preuve de couverture d'assurance appropriée.

11.2.6.31 Les permis de véhicules ne devraient être émis que pour un terme fixe, dont la durée ne dépassera pas un an. Les permis ne devraient en aucun cas être transférables d'un véhicule à un autre. Les permis devraient être vérifiés à chaque entrée ou sortie des véhicules d'une zone de sûreté et faire l'objet de supervision.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.2.6.32 Lorsqu'un niveau de sûreté plus élevé est nécessaire, les permis devraient être émis lorsque les véhicules entrent dans l'aéroport et être récupérés lorsqu'ils quittent l'aéroport.

11.2.6.33 Les permis de véhicules ne devraient être délivrés qu'en cas de besoin d'accès, sur réception et sur approbation de demandes écrites ; ils devraient contenir les renseignements ci-après :

a) la période de validité, qui ne dépassera pas 12 mois ;

b) les zones de sûreté à accès réglementé pour lesquelles le permis est valide, le cas échéant ;

c) les points de contrôle d'accès que le véhicule est autorisé à utiliser ;

d) le nom du propriétaire et/ou de l'exploitant du véhicule ;

e) le numéro d'enregistrement du véhicule ou son numéro de série.

11.2.6.34 Les permis doivent être apposés et affichés en permanence sur le devant du véhicule pour lequel ils ont été émis. Ils devraient être clairement visibles lorsque le véhicule entre dans les zones de sûreté à accès réglementé, et conçus de façon à en rendre difficile l'enlèvement, l'altération ou la contrefaçon.

11.2.6.35 La présence d'un permis valide sur un véhicule ne devrait pas être censée impliquer que l'accès est autorisé pour les occupants du véhicule. Il convient de vérifier les pièces d'identité et les permis de tous les occupants avant de permettre l'accès du véhicule.

11.2.6.36 Tous les véhicules se trouvant du côté piste devraient être immobilisés ou sécurisés s'ils ne sont pas utilisés. Ces véhicules devraient être soigneusement fouillés avant d'être laissés sans surveillance pendant un certain temps, pour s'assurer qu'aucun article réglementé n'y est dissimulé. Ceci est particulièrement important dans le cas des véhicules stationnés à l'extérieur d'une zone de sûreté à accès réglementé et servant à transporter du matériel ou des provisions à un aéronef.

Briefing des détenteurs de permis

11.2.6.37 Les détenteurs de permis devraient recevoir un bref exposé sur la sûreté d'aéroport comme condition d'accès au côté piste, aux zones de sûreté à accès réglementé et autres secteurs ou installations surveillés.

11.2.6.38 L'autorité de délivrance devrait être responsable de veiller à ce que les détenteurs de permis reçoivent le briefing requis avant d'être admis au côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé. Si l'autorité de délivrance a statué qu'un exploitant d'aéronefs ou un autre organisme est autorisé à organiser une séance d'information appropriée pour ses propres employés, elle peut déléguer cette tâche à l'employeur. Sinon, elle devrait organiser elle-même les séances d'information. L'autorité de délivrance devrait contrôler la qualité des séances d'information organisées par une autre instance pour s'assurer qu'elle répond aux critères établis.

11.2.6.39 En théorie, le briefing sur la sûreté devrait être donné au moment où l'employé reçoit son permis. Si un briefing suffisant n'est pas possible au moment de la délivrance, il pourra être organisé durant le stage d'initiation, sous réserve que celui-ci ait lieu dans un délai d'un mois et avant que l'employé ne soit autorisé à accéder au côté piste ou aux zones de sûreté à accès réglementé.

11.2.6.40 Les briefings sur la sûreté peuvent être organisés de différentes manières, et l'autorité de délivrance peut choisir celle qui sera la plus apte à en communiquer efficacement la teneur, en fonction des circonstances locales. Les

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

briefings peuvent être donnés verbalement, par vidéo ou sur papier, et faire partie de la sensibilisation de l'employé à la sûreté de l'aviation. Le briefing devrait comprendre un test simple pour confirmer que le détenteur du permis en a bien saisi la teneur et l'intention.

11.2.6.41 Les briefings sur la sûreté devraient bien expliquer l'objet des permis et leur validité, ainsi que les responsabilités du titulaire. En bref, les détenteurs de permis, qui doivent bien comprendre les règlements relatifs aux permis et s'y conformer à tout moment, doivent également bien comprendre ceci :

a) le permis ne doit être utilisé que par la personne pour laquelle il a été émis, et uniquement pour s'acquitter de ses tâches professionnelles autorisées côté piste ou dans des zones de sûreté à accès réglementé ;

b) un usage abusif du permis entraîne des conséquences telles que son retrait par l'autorité de délivrance et éventuellement des poursuites, conformément aux lois de l'État ;

c) le but de la sûreté d'aéroport est de protéger les passagers, les équipages de conduite, le personnel des exploitants d'aéronefs et d'aéroports et le public contre les actes d'intervention illicite visant l'aviation civile ;

d) ils sont responsables de la protection du permis et de son usage ;

e) en cas de perte du permis, ils doivent en aviser immédiatement l'autorité de délivrance ;

f) le permis reste toujours la propriété de l'autorité de délivrance et il doit lui être remis à l'expiration du permis ou lorsque le besoin d'accès n'existe plus ;

g) le permis doit être arboré à tout moment sur le vêtement extérieur, au-dessus de la taille, lorsque le titulaire se trouve du côté piste ou dans une zone de sûreté à accès réglementé ;

h) le permis pourra être inspecté sur demande par une autorité compétente, telle que le personnel de sûreté, les agents de police, de douane et d'immigration, ainsi que le directeur de l'aérogare et le personnel affecté à un secteur sensible tel qu'une porte de départ ;

i) il est illicite pour toute personne se trouvant à un aéroport d'être en possession d'un article réglementé, tel qu'une arme à feu, un article ressemblant à une arme à feu, ou des explosifs, si cette personne n'a pas l'autorité requise ou une raison légitime à cette fin.

11.2.6.42 De plus, il est attendu des détenteurs de permis qu'ils respectent la sûreté d'aéroport :

a) en se conformant aux règlements régissant le contrôle d'accès et en appliquant les mesures de sûreté à leur lieu de travail ;

b) en se conformant strictement aux règles de l'autorité de délivrance sur les escortes ;

c) en signalant au personnel de sûreté ou aux autorités de contrôle :

1) toute infraction aux procédures de contrôle d'accès ;

2) la présence d'armes à feu, d'autres armes ou d'engins explosifs ;

3) la présence de bagages non accompagnés sur les places publiques ;

4) toute situation ou tout incident qui peut présenter un risque de sûreté, soulever des soupçons ou compromettre la sûreté et la sécurité de l'aviation civile.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.2.6.43 Un registre de toutes les personnes ayant reçu un briefing sur la sûreté devrait être établi. Il devrait inclure le nom des personnes participantes, les postes qu'occupent les titulaires de permis, l'identité des employeurs et les dates des briefings. Comme la délivrance de permis est liée à l'obligation d'un briefing de sûreté pour les membres du personnel, il est recommandé que le registre d'émission de permis soit utilisé comme registre des briefings.

Port des permis

11.2.6.44 Les permis devraient être arborés par tous les personnels et visiteurs à l'intérieur de la zone pour laquelle ils ont été émis. Ils devraient être portés de façon visible sur un vêtement extérieur, au-dessus de la taille. Dans les secteurs où s'appliquent des mesures de sécurité, les vêtements extérieurs devraient être conçus avec une pochette transparente dans laquelle le permis pourrait être placé en sécurité, bien en évidence. Le port ostensible du permis présente les avantages suivants :

a) toute personne vue sans permis peut être immédiatement interceptée ;

b) visiteurs et sous-traitants seront plus facilement distingués du personnel permanent.

11.2.6.45 Dans certains cas, par exemple celui d'un agent d'application de la loi en mission secrète, ou dont la sécurité personnelle est en jeu, l'autorité compétente peut permettre des écarts à l'obligation du port de permis. Les exceptions devraient être clairement définies dans les règles nationales.

11.2.7 Vérification d'antécédents

11.2.7.1 Lorsque la loi le permet, et s'il y a lieu, une vérification d'antécédents, incluant le casier judiciaire, devrait être effectuée pour confirmer l'identité et l'expérience de travail d'une personne, dans le cadre de son évaluation afin de déterminer s'il convient de lui accorder un accès non accompagné au côté piste et dans des zones de sûreté à accès réglementé. Il serait de bonne pratique de mettre à jour la vérification d'antécédents chaque fois que le permis d'identification de sûreté d'aéroport doit être renouvelé.

11.2.7.2 Les vérifications d'antécédents devraient être appuyées par un cadre juridique établissant les critères généraux, notamment le droit d'appel contre une décision négative sur l'aptitude d'une personne à accéder sans escorte à une zone de sûreté à accès réglementé. Ces critères devraient inclure également la vérification des facteurs ci-après :

a) l'identité du postulant, établie par un passeport, une carte d'identité nationale ou d'un extrait d'acte de naissance, numéro d'assurance sociale, etc. ;

b) sa fiabilité et sa capacité de travailler sans escorte dans une zone de sûreté à accès réglementé, en consultant son casier judiciaire et, selon les fonctions particulières qu'il a à accomplir, d'autres informations personnelles sur des circonstances ou des comportements qui pourraient comporter un danger ;

c) ses lieux de résidence au cours des cinq dernières années ou pendant toute autre période déterminée par la législation nationale ou l'autorité compétente, les dates, les noms et les coordonnées des employeurs précédents ou des écoles fréquentées durant cette période, avec des explications pour tout arrêt de travail de plus d'un mois.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.2.7.3 Des dispositions devraient être établies concernant les ressortissants étrangers et les nationaux ayant vécu à l'étranger qui demandent un permis d'identification pour accéder aux zones de sûreté à accès réglementé, afin de vérifier qu'ils n'ont pas été reconnus coupables dans leur État d'origine d'une infraction donnant lieu à une disqualification.

11.2.7.4 Les vérifications d'antécédents ne peuvent porter que sur les informations légalement accessibles. Avant de procéder à la vérification, il convient d'obtenir le consentement écrit du requérant. Il faut souligner cependant que le refus du postulant de donner son consentement à une vérification d'antécédents entraînera le refus de sa demande.

11.2.7.5 Toutes les entreprises et organisations à un aéroport devraient se porter garantes de ce que chaque permis est bien nécessaire avant sa délivrance à l'employé. Il est de la responsabilité de l'employeur de procéder à des vérifications ou autres enquêtes appropriées préalablement à l'emploi, pour s'assurer qu'aucune personne concernée ne pourrait représenter une menace potentielle pour l'aéroport. Aucun permis ne devrait être délivré sans une telle garantie.

11.2.7.6 Sur réception d'une demande valide, une ou plusieurs agences d'application de la loi devraient faire une vérification d'antécédents. Ces agences devraient avoir le pouvoir de s'opposer à la délivrance d'un permis, pour des motifs raisonnables. Il n'est pas nécessaire de divulguer ces motifs, selon les dispositions juridiques de l'État.

11.2.7.7 Un permis ne devrait pas être délivré si la vérification des antécédents indique que le requérant a été reconnu coupable de :

a) certaines infractions, telles que : possession et usage de drogues illicites, trafic de drogues illicites, trafic ou possession illégale d'armes, voies de fait graves, extorsion, actes mettant en danger la sécurité publique, tels que les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, délits d'ordre sexuel ou appartenance à une organisation criminelle. L'autorité nationale peut, dans des circonstances exceptionnelles, déterminer que le postulant s'est pleinement réadapté et ne présente plus de risque ;

b) autres délits pertinents, tels que cambriolage, écoulement d'articles volés, détournement de fonds, fraude ou déclarations frauduleuses, sans restitution.

11.2.7.8 Les candidats à des postes comprenant l'application de contrôles de sûreté devraient faire l'objet d'une vérification supplémentaire pour confirmer qu'ils ne sont pas liés à une organisation terroriste. Ces tâches consistent en général à fouiller les zones de sûreté et les aéronefs et à en contrôler l'accès, à émettre des permis d'identification pour les personnes ou les véhicules, ou à diriger des personnes qui exercent ces fonctions.

Lacunes dans l'historique

11.2.7.9 Les lacunes dans l'historique personnel ou professionnel du candidat ne sont pas acceptables, sauf s'il s'agit de périodes de vacances autorisées, d'environ un mois par année. Toutefois, s'il n'est pas possible de vérifier le casier judiciaire ou l'historique personnel d'un candidat durant une période définie, son aptitude à détenir un permis devrait être vérifiée à d'autres sources, telles que les anciens employeurs situés à l'étranger, ou dans le cas d'un travailleur autonome, auprès des autorités fiscales nationales ou d'autres autorités gouvernementales compétentes.

11.2.7.10 La responsabilité d'émettre le permis relève de l'autorité de délivrance, et l'examen des renseignements à cette fin devrait être fait avec soin et discernement. Avant d'émettre un permis, l'autorité de délivrance devrait être entièrement convaincue de l'aptitude du requérant à en être titulaire.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.2.7.11 Si malgré tous les efforts déployés pour obtenir les renseignements requis, il n'est pas possible de vérifier l'identité du requérant ou son expérience antérieure, incluant son casier judiciaire, il convient de considérer la personne comme inapte à recevoir un permis.

11.3 INSPECTION/FILTRAGE ET CONTRÔLES DE SÛRETÉ DES PERSONNES AUTRES QUE LES PASSAGERS ET DES ARTICLES QU'ELLES TRANSPORTENT

11.3.1 Portée

11.3.1.1 Toutes les personnes qui ne sont pas des passagers, ainsi que les articles qu'elles transportent, doivent être inspectés/filtrés et faire l'objet de contrôles de sûreté avant d'accéder aux zones de sûreté à accès réglementé d'un aéroport desservant des vols civils internationaux, pour assurer que ces personnes sont autorisées à entrer dans les zones de sûreté à accès réglementé et qu'elles ne transportent pas d'articles interdits qui pourraient être utilisés pour commettre ou pour faciliter un acte d'intervention illicite.

11.3.1.2 Aux fins des présents éléments indicatifs, ces personnes sont notamment, mais pas exclusivement, le personnel des aéroports, les équipages des exploitants d'aéronefs, le personnel des services de contrôle (par exemple les services douaniers et de l'immigration), les agents de police, les visiteurs, le personnel des magasins et le personnel d'autres services auxiliaires. Le présent document utilise aussi les expressions « non-passagers » et « personnel » pour désigner ces personnes, et ces expressions sont interchangeables.

11.3.1.3 Là où l'exploitation de vols d'aviation civile internationale est occasionnelle et non continue, ou quand les vols internationaux sont efficacement séparés des vols intérieurs, l'inspection/filtrage et les contrôles de sûreté des personnes et des articles qu'elles transportent pourront ne s'appliquer qu'aux personnes empruntant des vols internationaux. Quand les vols internationaux et les vols intérieurs partagent la même zone de sûreté à accès réglementé, tous les non-passagers et les articles qu'ils transportent doivent être soumis aux procédures d'inspection/filtrage et de contrôle de sûreté des vols internationaux.

11.3.2 Dispenses

Les États peuvent dispenser certains non-passagers de l'application de l'inspection/filtrage et des contrôles de sûreté, en général uniquement quand ceux-ci nuiraient à la sécurité et à la sûreté de l'exploitation de l'aéroport. Il peut s'agir du personnel des services d'intervention répondant à une urgence et d'agents armés escortant une personne protégée.

11.3.3 Résultats en matière de sûreté

L'objectif du recours combiné à l'inspection/filtrage et aux contrôles de sûreté des personnes autres que les passagers est de dissuader et d'empêcher ces personnes de poser des actes d'intervention illicite et de veiller à ce que les articles interdits non autorisés qui pourraient être utilisés pour commettre de tels actes n'ont pas pénétré dans des zones de sûreté à accès réglementé. Le recours combiné à l'inspection/filtrage et aux contrôles de sûreté devrait être fondé sur les résultats d'évaluations des risques effectuées par les services appropriés et approuvées par l'autorité compétente. Les États devraient publier leurs décisions à cet égard dans un document et sont encouragés à revoir celui-ci, idéalement une fois par an, pour assurer que ces décisions sont toujours appropriées.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.3.4 Liste des articles dont le transport par des non-passagers est interdit

Les États peuvent envisager d'utiliser la liste d'articles interdits figurant à l'Appendice 43. À titre exceptionnel, il se peut que certains non-passagers aient besoin, fréquemment ou non, de certains articles prohibés à l'intérieur d'une zone de sûreté à accès réglementé, pour s'acquitter de leurs fonctions, sur autorisation de l'autorité compétente. Les États devraient établir une liste des articles dont le transport par des non-passagers serait interdit, en se fondant sur une évaluation des risques effectuée par les autorités nationales compétentes.

11.3.5 Autres mesures de sûreté appliquées pour combattre la menace interne

Conformément aux normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17, les États sont tenus d'appliquer des mesures de sûreté pour prévenir les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile et corriger certaines failles potentielles. Pareilles mesures contribuent aussi à atténuer le risque associé à la menace interne et consistent notamment en contrôles d'antécédents, procédures de sélection et formation du personnel chargé d'appliquer les contrôles de sûreté, ainsi que la sécurisation du périmètre aéroportuaire, les contrôles d'accès, la surveillance, la sûreté des aéronefs et le contrôle de la qualité.

11.3.6 Établissement d'un système d'inspection/filtrage et de contrôles de sûreté des non-passagers et des articles qu'ils transportent

11.3.6.1 Lorsqu'ils établissent leurs systèmes d'inspection/filtrage et de contrôles de sûreté pour les non-passagers et les articles qu'ils transportent, les États devraient tenir compte de leurs propres exigences nationales. Les États devraient veiller d'une part à ce que leurs systèmes permettent de repérer efficacement et de dissuader toute personne qui pourrait constituer une menace pour l'aviation civile et d'autre part à ce que des articles interdits non autorisés ne soient pas introduits dans les zones de sûreté à accès réglementé.

11.3.6.2 Les États devraient viser à créer un régime de sûreté à couches multiples, comprenant des mesures complémentaires, notamment l'inspection/filtrage physique et des mesures de sûreté pour le personnel, dont la combinaison compenserait les limites éventuelles de l'efficacité d'une mesure de sûreté individuelle et éviterait les cas d'échec uniques.

11.3.6.3 Lorsqu'ils établissent leurs systèmes d'inspection/filtrage et de contrôles de sûreté des non-passagers et des articles qu'ils transportent, les États devraient décider des méthodes et mesures précises à mettre en œuvre, en plus des mesures de sûreté susmentionnées, pour atteindre les résultats prévus décrits plus haut et les consigner dans un document.

11.3.6.4 Pour établir un système efficace, les États auront à mettre en œuvre une combinaison de mesures d'inspection/filtrage physiques et d'autres contrôles de sûreté, qui pourrait comprendre notamment les éléments ci-après :

a) Inspection/filtrage physique, incluant éventuellement les aspects suivants :

1) inspection/filtrage de tous les non-passagers et des articles qu'ils transportent, quand ils entrent dans une zone de sûreté à accès réglementé ;

2) inspection/filtrage d'une certaine proportion des non-passagers et des articles qu'ils transportent, quand ils entrent dans une zone de sûreté à accès réglementé, sur une base aléatoire et de manière imprévisible ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

3) inspection/filtrage d'une certaine proportion des non-passagers et des articles qu'ils transportent, quand ils entrent ou se trouvent dans une zone de sûreté à accès réglementé, sur une base aléatoire et de manière imprévisible.

b) Contrôles de sûreté du personnel (voir détails ci-après) :

1) renforcement de la vérification des antécédents ;

2) programmes de sensibilisation à la sûreté ;

3) renforcement des patrouilles et/ou de la surveillance ;

4) détection comportementale des non-passagers (incluant des interactions informelles avec les non-passagers) ;

5) renforcement des contrôles d'accès ; et/ou

6) mesures à haute visibilité.

11.3.6.5 Les mesures d'inspection/filtrage sont généralement conçues pour détecter les articles interdits non autorisés, alors que les vérifications renforcées des antécédents et les techniques de détection des comportements visent surtout à repérer les personnes qui pourraient présenter un risque pour l'aviation civile. Les États devraient veiller à ce que la combinaison de mesures qu'ils décident d'appliquer aux non-passagers et aux articles qu'ils transportent dissuadent et empêchent effectivement ces personnes de commettre, ou d'aider des tiers à commettre, des actes d'intervention illicite et veiller à ce que des articles interdits non autorisés ne soient pas présents dans les zones de sûreté à accès réglementé.

11.3.6.6 À titre d'illustration, un État peut décider de concentrer ses ressources surtout sur la détection des articles interdits non autorisés en procédant à l'inspection/filtrage de tous les non-passagers et des articles qu'ils transportent quand ils pénètrent dans une zone de sûreté à accès réglementé et sur les contrôles de sûreté qui procurent une protection supplémentaire dans les zones de sûreté à accès réglementé (par exemple renforcement des contrôles d'accès ou des patrouilles et/ou de la surveillance) pour détecter les délinquants potentiels et les articles qu'ils transportent. Autrement, un État pourrait décider de concentrer ses ressources surtout sur l'identification de délinquants potentiels en procédant à des vérifications renforcées d'antécédents des non-passagers, en plus de l'inspection/filtrage d'une certaine proportion des non-passagers et des articles qu'ils transportent quand ils pénètrent dans une zone de sûreté à accès réglementé, ou quand ils y pénètrent et quand ils s'y trouvent, pour détecter aussi les articles interdits non autorisés. Dans ces scénarios, les systèmes visent à permettre d'atteindre les résultats de sûreté énoncés ci-dessus.

11.3.6.7 Dans tous les cas, pour que l'application d'une combinaison d'I/F et d'autres contrôles de sûreté soit efficace, il faut appliquer le contrôle d'accès sur toutes les personnes autres que les passagers. Le présent chapitre contient d'autres informations sur le contrôle d'accès.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.3.7 Application d'inspection/filtrage et de contrôle de sûreté proportionnels, du caractère aléatoire et de l'imprévisibilité à des personnes autres que des passagers et aux articles qu'elles transportent

11.3.7.1 La proportion des non-passagers à inspecter/filtrer (qui peut atteindre 100 %) devrait être établie sur la base d'évaluations des risques effectuées par les autorités nationales appropriées et approuvées par l'autorité compétente de l'État. Cette proportion peut varier d'un aéroport à l'autre à l'intérieur d'un même État, en fonction des variables opérationnelles pertinentes.

11.3.7.2 Il convient de procéder aux inspections/filtrages et contrôles de sûreté appropriés d'une proportion des non-passagers qui pénètrent ou se trouvent dans une zone de sûreté à accès réglementé de manière qu'ils soient aléatoires et imprévisibles. Le caractère aléatoire et l'imprévisibilité de ces contrôles devraient permettre d'accroître l'effet dissuasif des mesures de sûreté et devraient garantir que chaque non-passager a une probabilité égale d'être sélectionné pour l'inspection/filtrage. Pour que cet effet dissuasif soit réel, il faut une forte probabilité que n'importe qui risque d'être inspecté/filtré et soumis à des contrôles de sûreté en tout temps et que personne ne soit en mesure d'éviter les contrôles en vigueur ou d'aider des tiers à les contourner.

11.3.7.3 Lorsque l'inspection/filtrage et/ou les contrôles de sûreté aléatoires et imprévisibles sont appliqués à des non-passagers et aux articles qu'ils transportent, ce qu'on entend par « aléatoire » est qu'il s'agit d'assurer une probabilité égale que chaque non-passager soit soumis à l'inspection/filtrage ou à des contrôles de sûreté, tandis que le terme « imprévisible » décrit des mesures appliquées à des fréquences irrégulières, en des lieux différents et/ou avec des moyens variables, afin d'accroître le caractère dissuasif et l'efficacité. Le caractère aléatoire ne devrait pas donner l'impression qu'il y a absence de but ou d'objet, de direction ou de choix conscient. Dans tous les cas, l'inspection/filtrage et les contrôles de sûreté effectués de manière aléatoire et imprévisible devraient donner des résultats de lutte contre la menace interne, comme exposé ci-dessus, être appliqués de manière délibérée, appuyés par une évaluation des risques et une méthodologie documentée.

11.3.7.4 Les paragraphes qui suivent du présent chapitre contiennent d'autres informations sur les principes et les mesures d'imprévisibilité.

Variables opérationnelles pertinentes

11.3.7.5 Les États peuvent mettre en place des mesures d'inspection/filtrage et des procédures de contrôles de sûreté fondées sur des caractéristiques propres à la nature des fonctions des non-passagers et des articles qu'ils transportent. De plus, les États peuvent décider d'intensifier leurs inspections/filtrages et contrôles de sûreté pendant certaines périodes et/ou activités, lorsque certaines zones pourraient être plus vulnérables (par exemple points d'entrée temporaires en raison de travaux de construction dans l'enceinte aéroportuaire).

11.3.8 Description des mesures de sûreté concernant les non-passagers et les articles qu'ils transportent

Inspection/filtrage de tous les non-passagers et des articles qu'ils transportent quand ils pénètrent dans une zone de sûreté à accès réglementé

11.3.8.1 Les États peuvent considérer que tous les non-passagers qui pénètrent dans une zone de sûreté à accès réglementé et tous les articles qu'ils transportent devraient être inspectés/filtrés (par exemple inspection/filtrage par des moyens techniques ou fouilles manuelles) pour éviter que des articles interdits non autorisés ne pénètrent dans une

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

zone de sûreté à accès réglementé. Ils peuvent par exemple envisager d'appliquer aux non-passagers les méthodes d'inspection/filtrage des passagers. Les méthodes employées pour l'inspection/filtrage peuvent être fondées sur le principe de l'imprévisibilité.

11.3.8.2 Normalement, les non-passagers et les articles qu'ils transportent sont inspectés/filtrés immédiatement avant qu'ils pénètrent dans une zone de sûreté à accès réglementé. Dans certains cas, ces personnes peuvent être inspectées/filtrées à distance puis transportées, par un moyen de transport sécurisé, jusqu'à une zone de sûreté à accès réglementé.

Inspection/filtrage d'une proportion des non-passagers et des articles qu'ils transportent quand ils pénètrent dans une zone de sûreté à accès réglementé

11.3.8.3 Les États peuvent envisager de mettre en œuvre un système aléatoire et imprévisible d'inspection/filtrage des non-passagers et des articles qu'ils transportent quand ils pénètrent dans une zone de sûreté à accès réglementé, afin de décourager l'introduction dans une zone de sûreté à accès réglementé d'articles interdits non autorisés et de détecter de tels articles. L'application de méthodes supplémentaires d'inspection/filtrage, de manière imprévisible, peut renforcer le niveau de sûreté des non-passagers qui pénètrent dans une zone de sûreté à accès réglementé. Les États peuvent y parvenir par une application diversifiée de méthodes et/ou de techniques d'inspection/filtrage (par exemple chiens renifleurs d'explosifs, fouilles manuelles, détecteurs manuels d'objets métalliques, détection de traces d'explosifs et unités mobiles d'inspection/filtrage) et/ou par la sélection du lieu et de la fréquence d'application de ces mesures d'inspection/filtrage à une proportion du personnel choisi.

11.3.8.4 L'application d'inspections/filtrages aléatoires et imprévisibles à une certaine proportion de non-passagers devrait être fondée sur une évaluation de risque effectuée par les autorités compétente et pourra tenir compte des caractéristiques propres des opérations de l'aéroport (par exemple prise en compte des changements de quarts, des horaires de vol et des mouvements de passagers).

Inspection/filtrage d'une proportion des non-passagers et des articles qu'ils transportent quand ils pénètrent ou se trouvent dans une zone de sûreté à accès réglementé

11.3.8.5 Tout comme ci-dessus, les États peuvent envisager de mettre en œuvre un système aléatoire et imprévisible d'inspection/filtrage d'une proportion des non-passagers et des articles qu'ils transportent, quand ils pénètrent ou se trouvent dans une zone de sûreté à accès réglementé, afin de décourager l'introduction dans une telle zone d'articles interdits non autorisés et de détecter ces articles ; ils peuvent renforcer les mesures d'inspection/filtrage et contrôles de sûreté en vigueur auxquels les non-passagers peuvent être soumis avant de pénétrer dans des zones de sûreté à accès réglementé. Ces mesures de sûreté renforcées peuvent avoir un fort effet dissuasif en raison de leur plus forte imprévisibilité.

Renforcement des vérifications d'antécédents

11.3.8.6 Les États peuvent envisager de procéder à des vérifications d'antécédents plus poussées (au-delà des procédures décrites ailleurs dans le Chapitre 11). Ces vérifications plus poussées peuvent inclure les éléments ci-après afin de déterminer l'intention ou la susceptibilité d'être persuadé/forcé d'exécuter un acte d'intervention illicite :

a) analyse d'informations provenant des services du renseignement, incluant la vérification sur des listes de surveillance provenant d'agences multiples, si c'est légalement permis ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) examen d'informations supplémentaires, notamment la surveillance des activités sur les médias sociaux, qui peuvent aider à identifier les intentions, les activités et/ou les affiliations illicites ; et/ou

c) vérifications d'antécédents plus fréquentes, qu'elles soient périodiques, continuelles et/ou pour une cause déterminée (et non limitées à des intervalles fixes).

Programme de sensibilisation aux questions de sûreté

11.3.8.7 Les États peuvent envisager de mettre au point et d'appliquer des programmes de formation de sensibilisation à la sûreté à l'intention des employés travaillant dans l'environnement opérationnel, afin de renforcer la sensibilisation à la situation qui prévaut en matière de sûreté dans chaque environnement aéroportuaire. Les activités peuvent inclure : la formation de sensibilisation à la sûreté, cours de recyclage et briefings sur la sûreté.

11.3.8.8 Les États devraient, en coordination avec les exploitants d'aéroports, mettre en œuvre des programmes solides de culture de la sûreté pour tous les employés des aéroports. En vue d'établir ou de renforcer la culture de la sûreté dans les organisations, il faudrait établir des mesures de renforcement des normes, opinions, valeurs, attitudes et suppositions, fournir des mécanismes pour signaler les activités et les comportements suspects, et encourager le personnel à utiliser ces mécanismes. Le Chapitre 2 contient de plus amples informations sur la culture de la sûreté.

Renforcement des patrouilles et/ou de la surveillance

11.3.8.9 Les États peuvent envisager d'utiliser leurs ressources humaines et leur technologie de manière imprévisible pour surveiller les activités à un aéroport et renforcer les moyens de dissuasion et de détection d'actes potentiels d'intervention illicite dans l'aviation civile aux aéroports, y compris dans leurs zones de sûreté à accès réglementé. Cette démarche peut s'accompagner de mesures connexes : patrouilles fréquentes, secrètes ou visibles, par les services du maintien de l'ordre et d'autres agents de sûreté de l'aéroport, installation d'un système de télévision en circuit fermé dans tout l'aéroport, établissement de centres de coordination des activités aéroportuaires ; mise en place de programmes de veille aux aéroports destinés à encourager le signalement d'activités suspectes à l'aéroport et dans son voisinage ; et permanences téléphoniques publiques pour les alertes de sûreté.

Détection comportementale (incluant l'interaction informelle avec des non-passagers)

11.3.8.10 Les organismes compétents peuvent envisager d'utiliser les techniques de détection comportementale pour identifier les personnes qui peuvent constituer une menace pour l'aviation civile. Ces techniques devraient être similaires à celles qui sont appliquées aux passagers et tiennent compte des caractéristiques inhérentes au comportement des employés dans leur environnement opérationnel (par exemple, heures de travail et transport d'outils et de matériel).

11.3.8.11 Le présent chapitre comprend d'autres informations sur la détection comportementale.

11.3.8.12 Les organismes compétents peuvent aussi envisager d'interagir informellement avec des non-passagers, ce qui signifie un dialogue interactif entre du personnel formé et des non-passagers pour déterminer si leur présence et leurs activités dans une zone de sûreté à accès réglementé sont légitimes. Les organismes en question peuvent utiliser diverses techniques pour faire participer les non-passagers, telles que des entrevues de sûreté, des conversations informelles ou des questions ciblées. Selon les résultats de l'évaluation, ces non-passagers pourraient être soumis à une inspection/filtrage supplémentaire.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Contrôles d'accès renforcés

11.3.8.13 Les États peuvent considérer l'application de mesures de contrôle renforcées, telles que des systèmes biométriques, des systèmes perfectionnés de contrôle d'accès électronique, l'addition de gardes aux points d'accès et l'aménagement des points d'accès pour empêcher le non-respect des distances de sûreté, les accès non autorisés et la livraison d'objets encombrants. Ces systèmes et aménagements peuvent être appliqués séparément ou en combinaison avec d'autres mesures à tous les points d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé, tels que les aires de tri de bagages contenant les bagages de soute inspectés/filtrés, et les aires de circulation où évoluent des aéronefs commerciaux en service.

Mesures à haute visibilité

11.3.8.14 Les États peuvent envisager de mettre en œuvre des mesures à haute visibilité, consistant notamment à installer des postes de contrôle de sûreté très visibles pour qu'ils aient un effet de dissuasion et pour détecter les actes potentiels d'intervention illicite contre l'aviation civile. Ils peuvent à cet effet utiliser une combinaison de contrôles de sûreté appliqués par une équipe conjointe, composée par exemple d'agents de police, de militaires, d'artificiers et d'agents de sûreté, ainsi que de chiens, et d'inspecteurs et autres personnes qui peuvent être déployées dans une équipe de sûreté intégrée, dans n'importe quelle zone d'un aéroport. Une telle équipe mixte peut contribuer à renforcer les patrouilles et la surveillance, l'inspection/filtrage, les contacts avec des non-passagers et autres contrôles de sûreté. Les mesures à haute visibilité constituent un moyen crucial et visible d'atténuer les risques, en augmentant la sûreté de base d'un site donné, et en promouvant la confiance et la dissuasion.

11.4 INSPECTION/FILTRAGE DES VÉHICULES ET DES FOURNITURES TRANSPORTÉES DANS LES ZONES DE SÛRETÉ À ACCÈS RÉGLEMENTÉ

11.4.1 Portée

Les véhicules et les articles qu'ils transportent devraient être soumis à l'inspection/filtrage ou à d'autres contrôles de sûreté appropriés avant de pénétrer dans une zone de sûreté à accès réglementé, selon une évaluation de risque effectuée par les autorités nationales compétentes.

11.4.2 Résultat pour la sûreté

11.4.2.1 L'inspection/filtrage ou les autres contrôles de sûreté appropriés sur les véhicules devraient assurer raisonnablement qu'un véhicule ne transporte aucune personne non autorisée ou aucun article interdit non autorisé lorsqu'il pénètre dans des zones de sûreté à accès réglementé.

11.4.2.2 La mise en œuvre de l'inspection/filtrage ou de contrôles de sûreté pour les véhicules et les articles qu'ils transportent est destinée à assurer raisonnablement que des personnes non autorisées ou des articles interdits qui pourraient être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite ne sont pas introduits dans une zone de sûreté à accès réglementé. Les mesures à appliquer devraient être basées sur le résultat d'évaluations de risques effectuées par les autorités nationales et approuvées par l'autorité compétente.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.4.3 Vérification d'autorisation

11.4.3.1 Seuls les véhicules ayant une raison opérationnelle devraient être autorisés à pénétrer dans une zone de sûreté à accès réglementé.

11.4.3.2 Les occupants d'un véhicule cherchant à obtenir l'accès à une zone de sûreté à accès réglementé devraient être porteurs d'une autorisation valide (permis d'identification de sûreté d'aéroport ou équivalent). De plus, les véhicules devraient avoir une autorisation valide (permis ou identification de véhicule) ou être escortés par des véhicules et du personnel autorisés.

11.4.3.3 Une vérification devrait être effectuée par le personnel du point d'accès pour s'assurer que l'autorisation présentée correspond au véhicule et aux occupants cherchant à obtenir l'accès à la zone de sûreté à accès réglementé.

11.4.4 Liste d'articles interdits

Il peut être nécessaire que les occupants d'un véhicule apportent dans une zone de sûreté à accès réglementé certains articles interdits, fréquemment ou non (par exemple outils de métier, outils pour travaux de construction dans la zone de sûreté à accès réglementé). Les États devraient donc envisager d'établir une liste des articles interdits qui sont autorisés à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé, sur la base d'une évaluation de risque effectuée par les autorités nationales compétentes et en tenant compte de l'environnement local (par exemple travailleurs de la construction). Des procédures appropriées à appliquer à ces articles interdits devraient aussi être élaborées (par exemple, il devrait être procédé à une inspection visuelle des outils pour s'assurer qu'ils figurent effectivement sur la liste d'articles interdits qui sont autorisés à l'intérieur de la zone de sûreté à accès réglementé).

11.4.5 Méthodologie de l'inspection/filtrage et des contrôles de sûreté

11.4.5.1 Les États devraient mettre en œuvre des contrôles d'identification de tous les véhicules qui pénètrent dans une zone de sûreté à accès réglementé, et vérifier la validité de tous les permis d'identification de sûreté d'aéroport des personnes qui demandent à accéder à ces zones.

11.4.5.2 Si moins de 100 % des véhicules entrant dans la zone de sûreté à accès règlementé sont inspectés/filtrés, une sélection proportionnelle de véhicules sera faite en fonction d'une évaluation de risques effectuée par les autorités nationales et/ou locales compétentes. Les principes du caractère aléatoire et de l'imprévisibilité devraient être appliqués à l'I/F des véhicules, conformément à des méthodologies définies et documentées pour assurer que tous les véhicules aient une probabilité égale d'être sélectionnés pour l'I/F.

11.4.5.3 Le conducteur et tous autres occupants d'un véhicule ne devraient pas se trouver dans le véhicule pendant l'I/F. Il faudrait leur demander de quitter le véhicule en emportant avec eux leurs effets personnels, et les occupants ainsi que leurs effets personnels devraient être soumis aux procédures d'I/F.

11.4.5.4 Lorsqu'un véhicule est sélectionné pour inspection/filtrage, il est recommandé de fouiller un minimum de trois des zones suivantes du véhicule conformément aux principes du caractère aléatoire et de l'imprévisibilité, et sur la base d'une évaluation de risques effectuée par les autorités compétentes :

a) pochettes de portière avant, pare-soleil, boîte à gants ;

b) pochettes des sièges, espace pour les jambes et zones sous les sièges ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) coffre/zones à bagages et à fret ;

d) logements de roues ;

e) compartiment moteur ;

f) dessous du véhicule ;

g) toute autre zone du véhicule non citée ci-dessus.

11.4.5.5 Il conviendrait de définir une méthodologie pour assurer le caractère aléatoire et imprévisible de la sélection des zones à fouiller. Si l'application de cette méthodologie tombe sur une zone qui est scellée conformément au NCASP et/ou à l'ASP, une autre zone sera choisie.

11.4.5.6 Le résultat d'une évaluation de risque effectuée par les autorités nationales et/ou locales compétentes devrait déterminer le nombre de zones à fouiller. Il devrait y avoir des méthodes définies et documentées pour assurer que toutes les zones aient une égale probabilité d'être fouillées.

11.4.5.7 Une des méthodes suivantes, ou une combinaison de ces méthodes, selon le cas, devrait être employée pour effectuer la fouille de chacune des zones sélectionnées :

a) fouille manuelle ;

b) inspection visuelle ; et/ou

c) utilisation de technologies appropriées, telles que les chiens détecteurs d'explosifs ou les détecteurs de traces d'explosifs.

11.4.5.8 Une fouille manuelle devrait consister en un examen manuel approfondi de la zone ou des zones sélectionnées, y compris leur contenu, pour s'assurer raisonnablement qu'elles ne contiennent pas d'articles non autorisés ou d'EEI. Un contrôle visuel pourrait être utilisé comme méthode alternative pour l'examen de zones vides seulement, telles que les boîtes à gants.

11.4.5.9 L'organisme local chargé de l'inspection/filtrage des véhicules devrait aussi envisager de fournir des outils adéquats pour permettre au personnel de sûreté de procéder à un examen approprié des différentes zones (par exemple miroirs et torches électriques).

11.4.5.10 Lorsque des zones d'un véhicule sont scellées en accord avec le NCASP, l'ASP ou d'autres procédures approuvées de chaîne logistique sécurisée pour le transport des provisions de bord, de fournitures d'aéroport ou de fret aérien et de poste aérienne, ces zones pourraient être exemptées de l'inspection/filtrage après vérification de l'intégrité des sceaux et des documents pertinents, et de l'identité du transporteur. On trouvera au Chapitre 14 plus de renseignements sur la vérification des véhicules et l'apposition de scellés.

11.4.5.11 L'accès à une zone de sûreté à accès réglementé devrait être refusé si la zone scellée d'un véhicule présente des signes d'effraction ou si des incohérences sont constatées dans les documents (par exemple si le numéro du sceau ne correspond pas au numéro inscrit sur les documents appropriés ou si l'identité de la société ou du transporteur qui achemine les provisions de bord dans la zone de sûreté à accès réglementé n'est pas inscrite sur la liste par l'exploitant d'aéroport).

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.4.5.12 Les véhicules devraient être protégés contre l'accès non autorisé (ceci comprenant l'accès de personnel qui n'a pas été inspecté/filtré) entre le moment où ils ont été soumis à l'inspection/filtrage et/ou aux contrôles de sûreté et l'entrée dans une zone de sûreté à accès réglementé (incluant la séparation appropriée entre véhicules, et leurs occupants, soumis à l'inspection/filtrage et/ou aux contrôles de sûreté et véhicules, et leurs occupants, non soumis à des tels contrôles).

11.4.5.13 Un point d'inspection/filtrage de véhicules devrait idéalement comporter une barrière de contrôle du trafic de véhicules pour empêcher que des véhicules fassent irruption dans une zone de sûreté à accès réglementé.

Autres contrôles de sûreté

11.4.5.14 D'autres contrôles de sûreté appropriés peuvent comprendre :

a) l'inspection/filtrage d'une certaine proportion des véhicules et des articles transportés à l'intérieur d'une zone de sûreté à accès réglementé, effectuée sur une base aléatoire et imprévisible ;

b) des patrouilles et/ou une surveillance renforcées dans une zone de sûreté à accès réglementé pour confirmer que les véhicules ont une autorisation valide.

11.4.6 Exemptions

11.4.6.1 Les États peuvent exempter certains véhicules de l'inspection/filtrage, si l'application de telles mesures porterait préjudice à la sûreté et la sécurité des opérations aéroportuaires (par exemple, service d'urgence répondant à une situation d'urgence dans des zones de sûreté à accès réglementé). Ces exemptions devraient être coordonnées avec les organismes compétents, tels que l'application de la loi, le département de pompiers, les services de sauvetage et les groupes médicaux, et être décrites dans le NCASP et/ou l'ASP.

11.4.6.2 Par ailleurs, les États peuvent envisager d'exempter certains véhicules de l'inspection/filtrage, sous réserve que ces véhicules sont soumis à des contrôles de sûreté spécifiques, tels que la mise sous escorte et surveillance continue lorsqu'ils se trouvent dans les zones de sûreté à accès règlementé.

11.5 PASSAGERS ET BAGAGES DE CABINE

11.5.1 Généralités

11.5.1.1 L'inspection/filtrage de tous les passagers et de leurs bagages de cabine est considérée comme un élément essentiel des mesures de sûreté de l'aviation préconisées par l'OACI pour assurer que des personnes non autorisées et/ou des articles réglementés ne sont pas introduits dans les zones de sûreté à accès réglementé d'un aéronef.

11.5.1.2 Tous les passagers et les bagages de cabine, y compris les passagers et bagages en correspondance, à moins qu'ils ne fassent l'objet de dispositions de sûreté à guichet unique, devraient faire l'objet d'une inspection/filtrage de sûreté appropriée avant d'être autorisés à accéder à un aéronef, à une zone stérile ou à une zone de sûreté à accès réglementé. L'Appendice 28 contient d'autres directives sur les accords de sûreté à guichet unique.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.5.1.3 La présente règle ou procédure devrait s'appliquer, dans la mesure du possible, à tous les passagers au départ de tous les vols intérieurs, compte tenu des résultats des évaluations de risques effectuées par les autorités compétentes nationales.

11.5.1.4 La présente règle ou procédure devrait s'appliquer également aux passagers en correspondance et à leurs bagages de cabine, sauf s'il s'agit d'un vol international effectué au titre d'un accord de sûreté à guichet unique.

11.5.1.5 Des exigences similaires d'inspection/filtrage devraient s'appliquer à toutes autres personnes, y compris les membres d'équipages de conduite et de cabine, ainsi que le personnel de l'aéroport qui doit accéder aux zones stériles ou aux zones de sûreté à accès réglementé.

11.5.1.6 L'inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine peut prendre la forme de fouilles manuelles, d'utilisation de détecteurs de métaux, d'équipement de radioscopie ou autres détecteurs d'explosifs ou de matières dangereuses, ou encore d'une combinaison de procédures manuelles et d'équipements. Aux fins de la facilitation des voyages, le nombre de passagers devant faire l'objet de fouilles manuelles peut être réduit grâce au recours aux appareils d'inspection/filtrage modernes utilisés conjointement avec des procédures appropriées appliquées par un personnel compétent et bien formé.

11.5.1.7 Le matériel technique utilisé pour l'inspection/filtrage des personnes et des bagages a des limites. Les portiques de détection d'objets métalliques (WTMD) et les détecteurs manuels d'objets métalliques (HHMD), par exemple, ne peuvent pas détecter des armes non métalliques ou des explosifs, et même le matériel de radioscopie conventionnel peut difficilement produire une image ou une définition efficace d'engins explosifs. Pour compenser ces limitations et rendre les systèmes de sûreté plus efficaces, les États peuvent ajouter au processus d'inspection/filtrage des inspections aléatoires ou des niveaux supplémentaires d'inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine, compte tenu des résultats des évaluations de risques.

11.5.2 Refus d'embarquement

11.5.2.1 Toute personne qui refuse de se soumettre à une inspection/filtrage avant d'entrer dans un aéronef devrait se voir refuser l'embarquement.

11.5.2.2 Les personnes qui ne satisfont pas aux formalités de congé à un point d'inspection/filtrage devraient être renvoyées aux agents d'application de la loi et faire l'objet d'une enquête supplémentaire. Tous les exploitants à l'aéroport devraient être avertis de tels cas de manière que le passager en cause ne puisse voyager sur un autre vol ou avec un autre exploitant d'aéronefs.

11.5.3 Postes d'inspection/filtrage des passagers

11.5.3.1 L'expérience de l'inspection/filtrage des passagers au niveau des États a donné lieu à la création de trois méthodes essentielles d'inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine. Un point de contrôle affecté à cette fin est normalement établi dans le hall de l'aérogare, dans la zone d'attente et devant la porte d'embarquement. L'Appendice 16 contient des éléments indicatifs sur les avantages et les inconvénients de tels emplacements.

11.5.3.2 Ces trois emplacements de postes d'inspection/filtrage des passagers présentent les caractéristiques suivantes :

a) les points centralisés se trouvent généralement avant la zone des boutiques hors taxe, ce qui permet de séparer les passagers du public ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) les points semi-centralisés sont situés généralement après la zone des boutiques hors taxe ;

c) les points décentralisés sont généralement placés devant une porte d'embarquement.

11.5.3.3 Le mouvement à travers un poste d'inspection/filtrage des passagers devrait être rapide et efficace, tout en offrant la possibilité de détecter les armes et autres engins, articles et matières dangereux. Comme les files de passagers et les postes d'inspection/filtrage adjacents à des zones publiques pourraient être des cibles d'attaques, le débit de passagers devrait être aussi élevé que possible.

11.5.3.4 La mise en place d'une voie de sûreté séparée pour les passagers âgés ou handicapés et les familles avec de jeunes enfants, ainsi que pour les membres d'équipage et les passagers légitimement en retard, devrait être envisagée.

11.5.3.5 Il convient aussi de prévoir des voies de sûreté spécialisées pour les passagers à haut niveau de contribution, les passagers qui se sont inscrits dans un programme pour grands voyageurs en fournissant des données biométriques, ou les passagers à bord de vols faisant l'objet de menace accrue, pour assurer l'application du niveau approprié de mesures d'inspection/filtrage.

11.5.3.6 Dans le cas des passagers de vols faisant l'objet d'une menace accrue, auxquels des mesures d'inspection/filtrage spéciales sont appliquées, il convient de les séparer des autres passagers depuis le point de contrôle jusqu'à l'aéronef. Faute d'une telle ségrégation, la zone stérile serait compromise puisqu'il s'y trouverait des passagers ayant fait l'objet d'inspection/filtrage de niveaux différents.

11.5.3.7 Si le nombre de points de contrôle d'inspection/filtrage des passagers ne permet pas d'établir une voie d'inspection/filtrage spéciale pour certains types de passagers, il convient, lorsque les circonstances l'exigent, de mettre en place des procédures pour leur accorder la priorité.

Environnement des postes d'inspection/filtrage des passagers

11.5.3.8 Les zones réservées à l'inspection/filtrage et aux fouilles manuelles devraient être conformes à plusieurs critères. Les postes d'inspection/filtrage des passagers et des bagages devraient présenter les caractéristiques suivantes :

a) se trouver dans des zones immédiatement adjacentes pour empêcher le transfert d'articles réglementés des bagages d'une personne à ceux d'une autre personne, et pour restreindre le risque de vol ;

b) être conçus pour faciliter le contrôle des passagers et pour éliminer le risque de contournement de la procédure d'inspection/filtrage ;

c) prévoir des plateaux où les passagers peuvent déposer des objets métalliques, tels que des pièces de monnaie et des stylos ;

d) être conçus pour faciliter l'accueil de différents volumes de passagers arrivant à bord de vols différents, en perturbant le moins possible les opérations en cours ;

e) disposer de tables d'une longueur appropriée, placées devant le matériel d'inspection/filtrage des bagages de cabine pour que les passagers puissent y déposer leurs manteaux et autres effets personnels, ainsi que tous autres articles particuliers se trouvant dans leurs bagages de cabine qui doivent faire l'objet d'une inspection séparée ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

f) être aménagés en fonction des procédures en place. Ainsi, par exemple, si des articles électroniques de grandes dimensions doivent être retirés avant l'inspection/filtrage radioscopique, il faudra plus d'espace pour les files de passagers, tandis que si ces articles doivent être retirés après l'inspection/filtrage radioscopique, il faudra plus d'espace pour la fouille manuelle des bagages de cabine ;

g) être aménagés avec suffisamment d'espace pour remballer et des sièges pour permettre aux passagers de réorganiser les articles enlevés des bagages (ordinateurs portatifs, liquides, chaussures, etc.), de préférence à distance raisonnable du matériel d'inspection/filtrage, afin de réduire les risques de goulots d'étranglement dans le flux des passagers ;

h) être équipés au minimum de matériel d'inspection/filtrage des passagers (par exemple WTMD et scanners corporels) et de matériel d'I/F des bagages de cabine (par exemple matériel de radioscopie). À défaut de matériel ou si le matériel ne fonctionne pas, des fouilles manuelles des passagers et des bagages sont une méthode acceptable d'inspection/filtrage ;

i) être situés de manière que le matériel de sûreté ne subisse pas d'interférences radioélectriques provenant du matériel électrique et des conduites, et qu'il n'interfère pas avec le matériel de communication de l'aéroport ;

j) être équipés de zones d'inspection filtrage privées (par exemple cabines individuelles) permettant des fouilles manuelles hors de la vue du public ;

k) être équipés de surfaces horizontales appropriées sur lesquelles les bagages de cabine peuvent être fouillés manuellement. Ces surfaces devraient être assez élevées pour permettre l'inspection sans que le préposé ait à se pencher et assez larges pour ménager une certaine séparation entre le passager et le bagage ;

l) être conçus de manière à permettre des fouilles corporelles ou des fouilles des bagages de cabine à l'abri du regard du public ou de manière à empêcher qu'il soit pris connaissance des normes et procédures de fouille ;

m) être équipés à la fois d'un système de communication visible pour obtenir des renseignements ou des conseils sur les questions ordinaires, et d'un système ou dispositif d'alarme caché pour communiquer avec la police, le contrôle de sûreté ou un centre directeur des opérations d'urgence (CDOU) ;

n) être dotés de panneaux d'information concernant le processus d'inspection/filtrage (par exemple la façon de procéder et les questions de santé et de sécurité) ;

o) disposer d'installations adéquates de chauffage, de climatisation, d'éclairage et de ventilation pour offrir un environnement propice à des activités d'I/F efficaces et pour que tout le matériel reste dans son état de fonctionnement optimal ;

p) disposer d'espace suffisant pour accueillir des agents de police, le cas échéant.

Surveillance, alarmes et communications

11.5.3.9 Dans le déploiement d'un système de CCTV, la surveillance des points de contrôle où s'effectue l'inspection/filtrage devrait recevoir la plus haute priorité. Outre la conformité aux objectifs de sûreté, la couverture par un système de CCTV des postes d'inspection/filtrage des passagers peut faciliter l'analyse opérationnelle du taux de

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

traitement des passagers et les améliorations possibles, notamment les modifications des effectifs pour réduire la longueur des files d'attente.

11.5.3.10 En plus des caméras de surveillance, il faudrait également installer des dispositifs d'alarme cachés aux postes d'inspection/filtrage des passagers pour permettre au personnel de les activer sans attirer l'attention. Des dispositifs installés sous les tables de fouille et/ou des activateurs cachés près des appareils de radioscopie sont fortement recommandés. Les systèmes d'alarme devraient être reliés à un centre de contrôle capable de coordonner une riposte rapide.

Dotation en personnel des postes d'inspection/filtrage des passagers

11.5.3.11 Le personnel de sûreté devrait être choisi, formé et testé avec soin pour s'assurer que chaque membre de ce personnel dispose des compétences, des connaissances et des aptitudes requises avant d'être certifié en vue d'assumer les fonctions d'I/F des passagers aux points de contrôle.

11.5.3.12 Le personnel aux postes d'inspection/filtrage des passagers devrait être composé de femmes et d'hommes pour permettre des fouilles corporelles par des agents du même sexe que le passager. Les fouilles avec détecteurs manuels d'objets métalliques peuvent être effectuées par des agents du sexe opposé, sauf objection de la part du passager.

11.5.3.13 Les fonctions dont l'exécution aux postes d'inspection/filtrage est recommandée devraient être les suivantes :

a) des vérificateurs de documents de voyage devraient s'assurer que seuls les passagers en possession d'un billet puissent accéder à la zone d'inspection/filtrage. Lorsqu'ils sont formés aux techniques de détection comportementale, ils devraient aussi appliquer de telles techniques pour identifier les passagers à soumettre à une I/F plus poussée. En fonction du nombre de passagers, l'agent peut être assisté d'un deuxième agent entièrement axé sur les techniques de détection comportementale ;

b) à l'entrée du poste de contrôle, du personnel de sûreté peut être présent pour indiquer aux passagers où déposer leurs effets personnels (fonction qui peut être assurée au moyen d'aides audiovisuelles et de panneaux), contrôler le flux à travers le poste de contrôle, s'assurer que les bagages sont bien placés sur le tapis roulant de l'équipement de radioscopie, de manière que des images bien visibles puissent être produites, et aussi indiquer aux passagers comment placer les appareils électroniques, tels que les ordinateurs portables et les téléphones cellulaires, dans les plateaux fournis de manière qu'ils passent sans brouillage à travers le matériel radioscopique. Les agents qui chargent les bagages dans l'appareil de radioscopie peuvent également réguler le flux à travers le poste d'I/F des passagers ;

c) des agents de fouille des passagers devraient appliquer le traitement supplémentaire des passagers après que ceux-ci sont passés par l'I/F principale (telle que WTMD ou scanners corporels) et exécuter des fouilles manuelles, avec ou sans HHMD. Comme indiqué précédemment, il est important de déployer des agents de fouille des deux sexes. Le nombre d'agents requis dépendra du volume de passagers et/ou sera basé sur les résultats d'une analyse des risques effectuée par les autorités compétentes ;

d) les techniciens de radioscopie devraient interpréter les images produites par le matériel de radioscopie et demander des fouilles manuelles et/ou le recours à la détection de traces pour tous bagages qui semblent contenir un article interdit ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

e) des contrôleurs de bagages devraient diriger, isoler et contrôler les bagages sélectionnés pour une fouille manuelle par les opérateurs de radioscopie ;

f) des agents de fouille des bagages et des opérateurs de matériel de détection de traces d'explosifs devraient inspecter manuellement et/ou avec l'aide de détecteurs de traces d'explosifs les articles qui doivent faire l'objet d'un traitement supplémentaire après l'examen radioscopique ;

g) des superviseurs de postes d'inspection/filtrage des passagers devraient être responsables de l'efficacité générale de la zone d'I/F de sûreté des passagers. Ils ne devraient pas intervenir dans l'utilisation du matériel de radioscopie, mais peuvent aider à l'évaluation des risques que présentent les passagers et donner au personnel des directives sur toutes questions de sûreté litigieuses qui pourraient se poser.

11.5.3.14 Aux postes d'I/F des passagers, une rotation du personnel entre les différents postes devrait avoir lieu régulièrement durant les quarts de travail. Pour éviter la fatigue, aucun agent ne devrait examiner sans discontinuer des images radioscopiques pendant de longues périodes, le maximum étant normalement de 20 à 30 minutes. De plus, ces agents ne devraient pas reprendre l'examen d'images radioscopiques avant 40 à 60 minutes, mais pourraient effectuer d'autres tâches d'I/F durant l'intervalle. La variation des tâches peut consister aussi à affecter les agents de radioscopie à la fouille physique des bagages suspects, si le volume de passagers n'est pas trop élevé. Cette méthode pourrait aussi contribuer à améliorer les connaissances de l'imagerie par rayons X qu'ont les opérateurs de radioscopie.

11.5.3.15 Le Chapitre 8 contient des éléments indicatifs sur le recrutement, la sélection et la formation du personnel.

11.5.3.16 Les procédures d'exploitation normalisées décrivant en détail les procédures de contrôle et d'I/F de sûreté devraient être appliquées et suivies, et elles devraient être tenues à la disposition des agents d'I/F à tous les postes de contrôle, pour référence.

Flux des passagers

11.5.3.17 Si elles ne sont pas bien gérées, les mesures de sûreté aux aéroports peuvent faire obstacle à l'écoulement ordonné du flux des passagers. Dans un environnement où la sûreté est renforcée, une durée de traitement plus longue est souvent nécessaire, compte tenu des inspections/filtrages plus détaillées et des fouilles physiques des bagages de cabine et de soute. La situation est souvent exacerbée par le fait que l'aérogare n'est pas conçue pour les procédures de sûreté actuelles.

11.5.3.18 L'inspection/filtrage des passagers et des bagages prend du temps. Dans la plupart des cas, la durée de traitement est cumulative, car les passagers sont arrêtés pour des contrôles de sûreté supplémentaires. Ces vérifications supplémentaires devraient être menées sans interrompre le flux normal des passagers et sans compromettre l'efficacité du processus d'inspection/filtrage. Si elles n'étaient pas bien gérées, les mesures de sûreté aux aéroports pourraient compromettre le flux des passagers.

11.5.3.19 Des vérifications de sûreté inefficaces pourraient nuire à la ponctualité des opérations aériennes. De plus, l'encombrement qui en résulterait aux points de contrôle pourrait être exploité par des auteurs potentiels d'infractions pour contourner le système ou pour attaquer une zone encombrée.

11.5.3.20 S'il n'est pas toujours possible d'accélérer le processus d'inspection/filtrage, certaines méthodes peuvent être appliquées pour donner aux passagers une meilleure impression de la sûreté à l'aéroport, telles que : organiser des files d'attente uniques, affecter des agents de l'aéroport à l'organisation du trafic de passagers et les charger de répondre aux questions, affecter un plus grand nombre d'agents à chaque point de contrôle et optimiser l'utilisation de l'espace.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.5.3.21 Une des conditions pour un processus d'inspection/filtrage efficace est de déployer un nombre suffisant d'agents d'I/F bien formés. La formation des agents d'I/F ne devrait pas se concentrer uniquement sur les compétences techniques requises, mais aussi sur les aptitudes nécessaires pour les services à la clientèle, la résolution des conflits et l'évaluation des risques que présentent les passagers.

11.5.3.22 En outre, il convient de placer devant le matériel d'inspection/filtrage des bagages de cabine des tables d'une longueur appropriée pour que les passagers puissent y déposer leurs manteaux et autres effets personnels, ainsi que tous autres articles de leurs bagages de cabine exigeant une inspection séparée.

11.5.3.23 Il convient aussi de créer un espace suffisant à un poste d'inspection/filtrage des passagers pour éviter la congestion en aval des portiques de détection d'objets métalliques, en particulier lorsque des passagers déclenchent un signal d'alarme ou sont sélectionnés pour une fouille aléatoire. Cette zone devrait être tenue dégagée pour que les passagers admis puissent récupérer ce qui leur appartient et quitter le poste d'I/F le plus rapidement possible. Dans la même logique, il convient d'attribuer suffisamment de place à l'équipement de radioscopie, en particulier au niveau des tapis roulants, pour éviter que des articles à fouiller ne bloquent d'autres articles des bagages de cabine. À cette fin, une table séparée devrait être utilisée pour les fouilles manuelles et les inspections de bagages de cabine pour la recherche de traces d'explosifs. Cette pratique ne devrait pas seulement accélérer le flux des passagers, mais aussi assurer une plus grande discrétion aux passagers dont des effets personnels doivent être inspectés.

Sensibilisation à la sûreté et facilitation

11.5.3.24 L'éducation des passagers et les avis préalables, par l'intermédiaire, par exemple, des exploitants d'aéronefs ou d'aéroports, ou des communiqués de presse et des médias, sont indispensables pour assurer que les passagers reçoivent des services de qualité et une facilitation optimale.

11.5.3.25 Les voyageurs devraient être généralement au courant des règles de sûreté de l'aviation, en particulier en ce qui s'applique aux aérogares de passagers, et au rôle des passagers dans la lutte contre les actes d'intervention illicite. Des annonces périodiques devraient être faites sur le système de diffusion public pour informer les passagers et le public des procédures de sûreté de base qui s'appliquent à eux, en particulier l'obligation de ne jamais laisser leurs bagages sans surveillance et de signaler immédiatement toute activité suspecte à la police ou aux services de sûreté.

11.5.3.26 Il convient d'utiliser des annonces, des panneaux de signalisation ou des vidéos aux points de contrôle de sûreté et autour pour renforcer la sensibilisation aux procédures d'inspection/filtrage. Cela peut aider à préparer les passagers à ce processus en les informant des articles réglementés ou interdits, et en expliquant les procédures générales. Les panneaux et vidéos d'information contribuent à réduire la confusion que l'application de mesures d'I/F pré-embarquement différentes à différents emplacements peut créer chez les passagers. En améliorant le débit, ils aident aussi à réduire l'espace nécessaire pour les files d'attente.

11.5.3.27 De plus, des panneaux appropriés peuvent être affichés dans les aérogares de passagers et dans les billetteries des transporteurs aériens et des agences de voyage. L'Appendice 21 en contient des exemples. Certains panneaux peuvent être utilisés aux fins du contrôle d'accès, et d'autres pour informer le public des règles de sûreté de l'aviation.

11.5.3.28 Le terme « zone à accès réglementé » est communément utilisé sur les panneaux. « Zone de sûreté » ou tous autres termes similaires peuvent également être utilisés. Ils devraient cependant reproduire les termes utilisés dans la législation correspondante et être conformes aux autres dispositions juridiques. Il est souvent nécessaire, pour se conformer aux exigences législatives, d'inclure un énoncé citant l'autorité juridique et le titre de la personne autorisée à désigner les zones de sûreté à accès réglementé.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.5.3.29 Bien que beaucoup de billets d'avion soient vendus à distance par des agents de voyage, par téléphone et de plus en plus par Internet, les agents de billetterie et d'enregistrement de l'aéroport peuvent jouer un rôle dans la fonction de sûreté s'ils sont formés à identifier les personnes qui, selon l'autorité compétente, devraient faire l'objet d'un examen supplémentaire ou plus rigoureux avant l'embarquement, et à agir en conséquence.

11.5.3.30 Lorsqu'elles modifient la liste des articles réglementés pour les passagers et les bagages de cabine, les autorités devraient examiner les incidences que cela pourrait avoir sur les aspects opérationnels et commerciaux, aussi bien que sur la facilitation pour les passagers. De nombreux passagers profitent de leur temps de voyage pour travailler, notamment durant les attentes entre deux vols, et les appareils de communication modernes tels que les ordinateurs portatifs et les téléphones cellulaires sont des outils indispensables. Ces appareils sont souvent fort coûteux et les passagers hésitent à les placer dans les bagages de soute à cause des risques de vol ou d'endommagement. Plus les passagers sont obligés de transférer des articles dans les bagages de soute pour des raisons valides de sûreté, plus la sécurité peut être compromise et plus il est difficile pour les passagers de respecter les limites de poids des bagages de soute. De telles situations peuvent provoquer des tensions, des frustrations et, finalement, des comportements indisciplinés de la part des passagers, ce qui pourrait créer une ambiance hostile, propice aux problèmes de sûreté.

11.5.4 Inspection/filtrage des passagers

11.5.4.1 L'inspection/filtrage des personnes qui entrent dans la zone de sûreté à accès réglementé ou la zone stérile d'un aéroport est un élément essentiel de la sûreté de l'aviation. L'équipement technique utilisé pour l'inspection/filtrage des passagers et des bagages devrait être évalué par une autorité compétente pour déterminer ses avantages et ses limites. Ainsi, les portiques de détection d'objets métalliques et les détecteurs manuels d'objets métalliques ne peuvent pas détecter les armes non métalliques et les explosifs. Il convient donc que tout l'équipement technique d'I/F soit utilisé selon les indications de fonctionnement données par le constructeur ou le fournisseur.

11.5.4.2 Pour compenser les limitations des portiques de détection et renforcer les performances générales d'I/F des postes d'inspection/filtrage des passagers, les États devraient procéder à des fouilles manuelles aléatoires des passagers déjà inspectés/filtrés. Outre les passagers qui ont déclenché le signal d'alarme, il convient de fouiller aussi une certaine proportion des passagers parmi ceux qui n'ont pas déclenché l'alarme (une alarme pourrait être déclenchée à cette fin de façon aléatoire par le portique).

11.5.4.3 Les scanners corporels peuvent être utilisés comme méthode principale pour l'I/F des passagers, ou en complément d'autres méthodes principales d'I/F comme les portiques de détection d'objets métalliques. S'ils sont utilisés en complément aux portiques, les scanners corporels devraient être appliqués aux passagers qui ont déclenché l'alarme, et à un certain nombre de passagers qui n'ont pas déclenché l'alarme au portique.

11.5.4.4 C'est seulement à l'achèvement satisfaisant de toutes procédures supplémentaires et du traitement similaires de tous les articles transportés à la main qu'une personne devrait être autorisée à avancer au-delà du poste d'I/F des passagers.

11.5.4.5 Une personne qui déclenche l'alarme d'un équipement, ou qui ne peut être admise par le processus normal d'inspection/filtrage, devrait être soumise à des fouilles manuelles ou à une autre méthode d'I/F. Toute personne qui ne peut être admise de manière satisfaisante à l'issue du processus complet d'inspection/filtrage, incluant une fouille manuelle, devrait se voir refuser l'entrée dans les zones de sûreté à accès réglementé.

11.5.4.6 Outre les fouilles obligatoires, il convient de procéder systématiquement à une inspection/filtrage supplémentaire, comprenant une fouille manuelle, de toute personne dont l'attitude est anormalement nerveuse, ou qui semble chercher à éviter une fouille, ou qui se comporte d'une manière donnant à penser qu'elle pourrait dissimuler un article réglementé.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.5.5 Inspection/filtrage aléatoire et imprévisible d'une certaine proportion des passagers

11.5.5.1 Une certaine proportion des passagers, ensemble avec les articles qu'ils transportent, devrait faire l'objet d'une I/F supplémentaire selon les principes du caractère aléatoire et de l'imprévisibilité, dans la mesure du possible. Les méthodes d'I/F à appliquer peuvent comprendre la fouille manuelle, l'utilisation d'autre équipement technique d'I/F (par exemple détection de traces d'explosifs) ou une combinaison de ces méthodes. La proportion de passagers à soumettre à ces mesures devrait être basée sur une combinaison des critères suivants :

a) niveau de menace national et local (quand le niveau de menace est relevé pendant une période limitée, la proportion de passagers à soumettre à une I/F supplémentaire aléatoire devait être plus grande qu'en activités normales, où le niveau de menace est plus bas) ;

b) résultats des évaluations de risques nationale et locale (par exemple certains vols, certaines destinations et certains exploitants d'aéronefs) ;

c) limitations techniques de la méthode d'I/F principale (par exemple lorsque les portiques de détection d'objets métalliques sont utilisés comme méthode principale d'I/F, la proportion de passagers à soumettre à une fouille aléatoire devrait être plus élevée que lorsque des scanners corporels sont utilisés comme méthode principale).

11.5.5.2 La proportion d'I/F supplémentaire aléatoire devrait se situer entre 1% et 99 %. Pour les portiques de détection, par exemple, le pourcentage d'I/F aléatoire minimum se situe généralement entre 10% et 20 %.

11.5.6 Évaluer par détection comportementale la menace que posent des personnes

11.5.6.1 Dans le cadre d'une approche de la sûreté de l'aviation fondée sur le risque, la détection comportementale est utilisée pour identifier les personnes qui peuvent présenter une menace pour l'aviation civile et qui devraient être soumises à des mesures de sûreté supplémentaires. Cette technique comporte la reconnaissance de caractéristiques comportementales, notamment, mais sans s'y limiter, de signes physiologiques ou gestuels indicateurs d'un comportement anormal ; elle peut être appliquée au public en général, aux passagers et aux personnes autres que les passagers (dites aussi non-passagers ou personnel).

11.5.6.2 Les programmes de détection comportementale sont basés sur l'idée que des personnes qui cherchent à se soustraire aux mesures de sûreté présentent généralement des signes de comportement anormal en comparaison des comportements de voyageurs légitimes. De tels programmes repèrent des personnes sur la seule base de leur comportement, et jamais selon leur nationalité, leur ethnie, leur race, leur genre ou leur religion.

Objectif

11.5.6.3 Les programmes de détection comportementale sont destinés à réduire les risques pour l'aviation civile en perturbant ou en dissuadant des activités qui, autrement, pourraient précéder des actes d'intervention illicite. De tels programmes devraient en fait fonctionner à côté des mesures de base, dont les mesures d'I/F des bagages de cabine et de soute. Tandis que l'I/F des bagages vise à trouver des articles interdits, la détection comportementale devrait chercher à identifier une intention potentielle de commettre un acte d'intervention illicite.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Avantages et défis

11.5.6.4 Un examen de programmes existants de détection comportementale montre que la sélection de personnes pour des contrôles de sûreté supplémentaires sur la base d'un comportement anormal peut être plus efficace que la sélection aléatoire, et qu'elle est plus susceptible de mener à des mesures ultérieures telles que des arrestations, saisies et renvois aux autorités.

11.5.6.5 Par sa focalisation sur les intentions de personnes plutôt que sur des articles prohibés transportés par des passagers, la détection comportementale a le potentiel de permettre la détection de menaces non connues, qui ne sont actuellement pas visées par d'autres mesures de sûreté de l'aviation.

11.5.6.6 La souplesse inhérente au déploiement d'agents de détection comportementale (c'est-à-dire à différents endroits et différents moments) en fait un outil idéal lorsqu'il s'agit de mettre en œuvre à bref délai en divers lieux de l'aéroport des mesures de sûreté imprévisibles.

11.5.6.7 Un programme de détection comportementale demande des ressources et un engagement considérables de la part des États et autres entités concernées, notamment pour dispenser une formation spécialisée aux agents de détection comportementale, ainsi qu'au personnel chargé d'activités de supervision. Avant d'établir un tel programme, les États devraient prévoir des ressources suffisantes pour assurer le succès de sa mise en œuvre, en qualité et en qualité, pendant la durée du programme.

11.5.6.8 La mise en œuvre efficace de la détection comportementale pourra être réalisée au mieux par une étroite coordination entre les diverses entités et instances qui interviennent dans l'application des mesures de sûreté. De plus, dans l'esprit de coopération internationale, les États sont encouragés à partager les informations, l'expérience et les meilleures pratiques relatives à la mise en œuvre de programmes de détection comportementale.

Fonctionnement

11.5.6.9 Les programmes de détection comportementale mis en œuvre dans plusieurs États sont quelque peu différents dans leur méthodologie et leurs processus. Ils comportent généralement un processus en quatre étapes, comme suit :

a) établir une base de référence environnementale, au lieu et au moment donnés, par rapport à laquelle le comportement anormal de personnes devrait être décelé ;

b) observer les personnes en des lieux préétablis, pour repérer celles qui présentent des comportements anormaux se situant au-dessus de la base de référence environnementale établie ;

c) résoudre les comportements anormaux par une conversation ciblée avec les personnes et/ou par une inspection/filtrage supplémentaire ;

d) si les comportements anormaux ne peuvent être résolus, adresser ces personnes à des autorités compétentes, telle l'autorité locale d'application de la loi.

Base de référence environnementale

11.5.6.10 Les agents de détection comportementale devraient surveiller les passagers à certains endroits des aéroports (par exemple files d'attente aux postes d'inspection/filtrage et/ou point de contrôle principal dans les zones

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

d'arrivée) pour repérer les comportements anormaux. Les agents ne devraient pas confondre des caractéristiques comportementales inhérentes à l'environnement aéroportuaire dans lequel les personnes sont observées avec des comportements réellement anormaux. Ainsi, des retards, des annulations de vol ou un accroissement des mesures et des exigences de sûreté peuvent entraîner un niveau de stress supérieur à la normale chez certaines personnes. De tels comportements devraient être distingués de comportements vraiment anormaux. Autrement dit, les agents devraient identifier une « base de référence environnementale » au moment et à l'endroit où les personnes sont observées pour des comportements spécifiques. Cette base de référence devrait être réévaluée régulièrement pour tenir compte des changements dans l'environnement opérationnel.

Présentation d'un comportement anormal

11.5.6.11 Lorsqu'une personne présente des signes de comportement anormal, l'agent de détection comportementale devrait engager une brève conversation informelle avec elle pour trouver une explication satisfaisante à ce comportement anormal. Il devrait poser des questions visant à déterminer la véracité et la cohérence de l'explication donnée par la personne. En plus de cette conversation, ou comme autre option, les personnes devraient être soumises à une I/F supplémentaire.

Résolution ou passage à un niveau supérieur

11.5.6.12 La dernière étape du processus de détection comportementale exige une décision : soit laisser la personne poursuivre son chemin, soit, si aucune explication satisfaisante n'est trouvée à son comportement anormal ou si le comportement devient trompeur, passer à un niveau d'intervention plus élevé en faisant appel à des organismes d'application de la loi.

11.5.6.13 Il peut être procédé à la détection comportementale à différents endroits, côté ville et côté piste. Les agents de détection comportementale peuvent être déployés non seulement aux points de contrôle de sûreté, mais aussi à d'autres endroits où les gens peuvent être facilement observés et interrogés et où des personnes ayant des intentions hostiles seraient supposées connaître un haut niveau de stress (par exemple zones d'enregistrement, portes d'embarquement et points d'accès des véhicules).

Compétences et formation

11.5.6.14 Les agents de détection comportementale devraient posséder des compétences spécifiques. Même s'il semble qu'une expérience de travail dans l'aviation n'est pas indispensable, il est important que ces agents soient familiarisés avec le milieu de l'aviation avant leur déploiement actif. Il convient de porter une attention particulière aux aptitudes de communication interpersonnelle d'un candidat, car l'aptitude à engager des étrangers dans des conversations informelles mais ciblées est une condition clé. Vu le caractère sensible du programme, il convient aussi de porter attention au niveau d'habilitation de sûreté que le personnel de détection comportementale devrait posséder.

11.5.6.15 La détection comportementale implique une compréhension poussée des profils de menace pertinents. Pour être efficaces, les agents devraient être formés et compétents dans l'évaluation des comportements anormaux. La formation initiale devrait être menée en cours d'emploi aussi bien qu'en classe, et pourrait comprendre des cours dans des domaines complémentaires tels que les procédures de sûreté et les techniques de surveillance. Il convient de porter attention à la nécessité de formation continue pour aider ces agents à maintenir l'ensemble de compétences nécessaires. La compétence devrait être évaluée formellement, et une certification devrait être délivrée aux agents par l'autorité compétente.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.5.7 Fouilles manuelles des passagers

11.5.7.1 Les vêtements comportent de nombreux endroits où des objets peuvent être dissimulés et qui sont difficiles à fouiller, tels que les doublures, rembourrages aux épaules, chapeaux, coiffures religieuses ou de cérémonie, cravates, cols, revers, ceintures et semelles plates-formes. Des objets peuvent aussi être cachés dans des articles de tous les jours, comme des journaux ou des livres.

11.5.7.2 Normalement, les fouilles manuelles de personnes devraient se faire à découvert. Il faut éviter cependant d'exposer au public des documents privés ou secrets, et d'attirer l'attention sur l'argent ou les objets précieux que possède la personne fouillée.

11.5.7.3 Toute fouille intensive d'une personne, si elle est requise, devrait être effectuée en privé. La présence de deux agents du même sexe que la personne fouillée pourrait être requise.

11.5.7.4 Procédure à suivre pour la fouille manuelle de personnes :

a) la personne fouillée fait face à l'agent de fouille ;

b) l'agent de fouille examine les objets transportés par la personne fouillée, tels que vestes ou manteaux, livres ou journaux ; il met ces objets de côté et ne les remet au propriétaire qu'une fois la fouille manuelle achevée ;

c) la fouille est effectuée par des agents du même sexe que la personne fouillée ;

d) la fouille consiste à examiner le corps et les vêtements de la personne, en glissant les mains le long de son corps de manière systématique, à l'avant et à l'arrière ; elle inclut :

1) l'examen physique :

i) des couvre-chefs et un examen physique ou visuel des cheveux ;

ii) des vêtements extérieurs, toujours dans le même ordre : dos, col, revers, épaules, poches extérieures et intérieures et manches ;

iii) des cravates, gilets, blouses ou chemises, chandails, cardigans, etc., incluant les poches ;

iv) des pantalons, jupes, etc., en commençant par la ceinture, extérieure et intérieure, et en poursuivant avec les poches, les revers et les ourlets ;

v) des chaussures ou des bottes, en s'attardant tout particulièrement aux semelles plates-formes et aux talons hauts, et en utilisant s'il y a lieu un détecteur manuel d'objets métalliques ou un appareil de radioscopie ;

2) l'examen visuel pour détecter toute forme inhabituelle ou suspecte du corps, par exemple bosse ou embonpoint exagéré, qui devrait être soumise à un examen plus poussé ;

3) les aisselles, les seins, la taille, la fourche, les jambes et les chevilles recouvertes, et les chaussures devraient recevoir une attention particulière.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.5.7.5 Dans l'intérêt de l'efficacité de la sûreté et de la facilitation, les fouilles manuelles des personnes devraient être menées selon les orientations de base ci-après :

a) le consentement de la personne à soumettre à la fouille devrait être obtenu ;

b) l'agent de fouille devrait être courtois, discret et faire preuve de tact ;

c) une approche systématique devrait être suivie pour que la fouille n'omette aucune partie du corps, aucun article vestimentaire ou aucun recoin du bagage ;

d) la fouille achevée, la personne devrait être remerciée pour sa coopération.

Limites de la fouille manuelle (si elle est utilisée comme méthode unique)

11.5.7.6 La fouille manuelle des personnes et de leurs biens présente des limites. Par exemple :

a) elle nécessite la coopération de la personne à fouiller ;

b) elle ne peut se faire sur des objets électroniques ou mécaniques, tels que les téléphones cellulaires, les ordinateurs portables et les caméras, qu'il convient d'examiner séparément avec des équipements tels que des appareils de radioscopie ou détecteurs de traces d'explosifs ;

c) elle prend du temps en comparaison de l'inspection/filtrage utilisant du matériel, surtout si les passagers à fouiller sont nombreux ;

d) elle est vulnérable aux défaillances humaines, telles que mauvaises habitudes, l'incohérence et la fatigue des agents ;

e) elle peut donner aux passagers une impression d'atteinte à leur intimité ;

f) elle peut être une tâche déplaisante pour l'agent de fouille.

11.5.8 Inspection/filtrage des bagages de cabine

11.5.8.1 Les bagages de cabine de tous les passagers au départ devraient être inspectés/filtrés par une ou plusieurs des techniques suivantes :

a) des fouilles manuelles complètes du contenu de chaque bagage et article transporté. Les agents d'I/F devraient être particulièrement attentifs aux signes suspects, tels qu'un poids anormal ;

b) radioscopie conventionnelle ;

c) détecteurs de traces d'explosifs ;

d) systèmes de détection d'explosifs liquides (LEDS) ;

e) autre technologie et équipement approprié.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.5.8.2 Tout l'équipement technologique d'I/F devrait être utilisé selon les indications fournies par le constructeur ou le fournisseur.

11.5.8.3 Tout article ou tout sac qui déclenche l'alarme d'un équipement, ou qui ne peut obtenir le congé par le processus normal d'I/F, devrait être soumis à des fouilles manuelles ou à une autre méthode d'I/F. L'accès aux zones de sûreté à accès réglementé devrait être refusé à tout article ou sac qui ne peut être admis à l'issue du processus complet d'I/F, y compris la fouille manuelle.

11.5.8.4 Les opérateurs du matériel d'I/F devraient toujours sélectionner des bagages pour une I/F secondaire si :

a) l'équipement d'I/F utilisé génère une alarme qui ne peut être autrement résolue ;

b) le bagage soumis à l'I/F semble contenir un article interdit ou un article dont le transport est soumis à restrictions du fait d'une réglementation nationale et exige donc une inspection plus poussée ;

c) l'opérateur ne peut confirmer que le bagage soumis à l'I/F ne contient aucun article interdit ; ou

d) le bagage inspecté/filtré donne des images obliques, opaques ou compliquées (lorsque de telles images sont disponibles).

11.5.8.5 Une certaine proportion des bagages de cabine devrait être soumise à une I/F supplémentaire selon les principes du caractère aléatoire et de l'imprévisibilité, dans la mesure du possible. Les méthodes d'I/F à appliquer peuvent inclure la fouille manuelle, d'autres équipements de technologie d'I/F (détection de traces d'explosifs, par exemple) ou une combinaison de ces méthodes. La proportion des bagages de cabine à soumettre à ces mesures devrait être basée sur une évaluation de risques effectuée par les autorités compétentes. Une proportion plus élevée peut être applicable à certains vols considérés comme étant sous menace accrue.

11.5.9 Fouilles manuelles des bagages de cabine

11.5.9.1 Les fouilles manuelles des bagages de cabine des passagers devraient toujours se faire en présence du propriétaire du bagage et suivre la procédure ci-après :

a) le bagage est ouvert, de préférence par le passager, et examiné pour vérifier l'absence de double-fond. Une règle droite, un bâton ou un autre dispositif peut être utilisé pour établir si les dimensions extérieures et intérieures du bagage sont nettement différentes ;

b) une attention particulière devrait être portée aux doublures, décorations, coutures, clous décoratifs, fermetures éclairs, verrous, charnières, roues et poignées, pour détecter tous signes d'altération ou de réparation qui pourraient indiquer la dissimulation d'un article réglementé ;

c) le contenu du bagage devrait être retiré couche par couche, chacune étant examinée jusqu'à ce que le bagage soit vide. Le bagage vide devrait être ensuite soulevé à la main pour vérifier son équilibre et son poids à vide. S'il est soupçonné que le poids du bagage n'est pas uniforme ou s'il ne semble pas correspondre à ce qu'il devrait être à vide, le bagage devrait être examiné pour établir qu'il ne dissimule aucun article réglementé ; s'il y a lieu, il devrait faire l'objet d'un examen radioscopique ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

d) les appareils électriques, tels que rasoirs, calculatrices, radios, horloges, caméras, téléphones cellulaires et ordinateurs portables avec leurs accessoires, devraient être examinés pour détecter tout signe d'altération et pour vérifier le poids, l'équilibre et l'absence de piles supplémentaires. S'il y a lieu, ces objets devraient être soumis à un examen radioscopique pour déterminer l'absence de sources d'alimentation supplémentaire ou s'assurer qu'ils ne dissimulent aucune matière organique ;

e) les articles tels que les thermos, les livres, les parapluies et les béquilles devraient être examinés avec soin, si nécessaire au moyen d'appareils de radioscopie, pour s'assurer que rien n'y est dissimulé ;

f) il convient d'accorder une attention particulière au contenu des récipients et des bouteilles pouvant contenir des liquides volatiles ou inflammables. Les liquides devraient être refusés s'il y a lieu de soupçonner qu'ils pourraient donner lieu à des conduites perturbatrices ou indisciplinées. Il convient d'accorder une attention particulière aux liquides, aérosols, gels, crèmes, etc., car ils pourraient contenir des explosifs ou des matières dangereuses. Certaines substances, même en petites quantités, peuvent présenter un risque mortel, car elles pourraient être combinées par une équipe de contrevenants pour fabriquer un engin explosif improvisé. L'Appendice 22 contient des instructions sur les contrôles de sûreté concernant les liquides, aérosols et gels (LAG) ;

g) les agents de fouille devraient chercher la présence de tâches de graisse et de petits trous à l'extérieur des bagages, ou d'odeurs d'amande, de vernis à ongles, de colles, de parfums et autres odeurs de masquage qui pourraient indiquer la présence d'explosifs ;

h) à l'achèvement de la fouille, le bagage devrait être refermé et gardé jusqu'à ce que la personne qui l'a présenté ait elle-même été fouillée.

11.5.9.2 Les agents d'I/F devraient porter des gants de protection en faisant une fouille manuelle ; il leur faudra également veiller à ce que le propriétaire du bagage n'intervienne pas durant la fouille, en donnant s'il y a lieu des directives verbales fermes mais courtoises.

11.5.10 Inspection/filtrage des bagages de cabine au moyen d'un équipement de radioscopie conventionnel

Lorsque des bagages de cabine sont inspectés/filtrés par radioscopie conventionnelle, les images révélant chaque partie devraient être affichées pendant au moins cinq secondes, pour en permettre une inspection minutieuse. L'opérateur devrait :

a) s'assurer que l'image du bagage est d'une teinte uniforme. Des bords plus clairs peuvent indiquer la présence d'un explosif en feuille dont la forme ne recouvre pas complètement les parois du bagage ;

b) prêter autant d'attention au cadre et aux accessoires du bagage qu'à son contenu ;

c) examiner tous les éléments métalliques ou les cannelures du bagage pour vérifier la présence de toute bosse ou protubérance suspecte où pourraient être dissimulés des éléments d'un engin explosif ;

d) savoir que tout objet ou zone sombre sur une image indique la non-pénétration des rayons X. Comme ces zones sombres pourraient dissimuler une arme ou un engin explosif, le bagage devrait faire l'objet d'une fouille manuelle ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

e) s'il n'est pas possible après 12 secondes d'inspection de confirmer que le bagage ne contient aucun article réglementé, il devrait être soumis à une inspection/filtrage supplémentaire plus approfondie, à distance du flux général des passagers au point de contrôle.

11.5.11 Inspection/filtrage des bagages de cabine au moyen d'un équipement de radioscopie conventionnel avec le soutien de nouvelles technologies

11.5.11.1 Bien que de nombreux protocoles et produits de sûreté récemment introduits aient permis de renforcer la sûreté publique, la plupart des systèmes d'inspection/filtrage radioscopique de sûreté aux points de contrôle dépendent de l'interprétation humaine subjective d'images scannées pour détecter les menaces potentielles. Cette interprétation subjective est susceptible d'erreurs et d'incohérences, ce qui compromet l'efficacité de l'inspection/filtrage de sûreté au point de contrôle.

11.5.11.2 Un système automatisé de détection des menaces peut améliorer l'exactitude et l'efficacité des opérations au poste d'inspection/filtrage. S'il est mis en œuvre dans le cadre d'une mise à niveau de l'équipement de radioscopie conventionnel, le système automatisé de détection des menaces peut renforcer les performances du personnel et accélérer l'acheminement sécurisé des personnes et de leurs articles. Il peut être déployé rapidement, avec un minimum de formation, et n'exige aucune modification physique de l'infrastructure du poste de contrôle. En outre, un système automatisé de détection des menaces peut être déployé dans diverses configurations, assurant une détection cohérente dans différents modes de mise en œuvre des points de contrôle.

11.5.11.3 Le matériel d'inspection/filtrage des points de contrôle peut aussi être équipé de programmes permettant une identification automatique des liquides. Le système interprète la tomographie radioscopique standard pour identifier les liquides qui pourraient constituer une menace, sans qu'il soit nécessaire d'ouvrir les contenants. L'équipement de radioscopie conventionnel des points de contrôle peut être mis à niveau avec de telles fonctions, ce qui renforce la capacité des agents d'I/F de repérer les substances potentiellement explosives parmi des substances et des liquides apparemment inoffensifs mais qui, une fois mélangés, pourraient constituer une menace. Le logiciel d'identification automatique de liquides peut être intégré sans difficulté dans le processus d'I/F existant ; s'agissant d'une solution en ligne, elle offre, de plus, une inspection/filtrage efficace de tous les bagages de cabine, contrairement aux solutions non informatisées qui sont plus lentes et exigent une I/F sélective.

11.5.12 Inspection/filtrage des bagages de cabine au moyen d'un équipement de radioscopie haute définition doté de projection d'images fictives de menace (TIP)

11.5.12.1 Le logiciel TIP de l'équipement de radioscopie haute définition ne devrait pas en gêner le fonctionnement et l'utilisation normale. L'ordinateur devrait avoir une capacité de traitement suffisante pour dérouler le programme TIP sans compromettre la qualité de l'imagerie, ni l'efficacité de ses fonctions.

11.5.12.2 Le menu de démarrage de l'équipement de radioscopie, ou un paramètre réservé uniquement à un superviseur, devrait offrir la fonction TIP comme option. Ceci assurera que, en cas de problème technique avec l'option TIP, l'équipement pourra toujours être utilisé en mode normal et aussi que des problèmes extérieurs ne pourront pas être imputés à tort au TIP.

11.5.13 Inspection/filtrage par détection de traces d'explosifs (ETD)

11.5.13.1 Seuls les bagages qui inspirent des inquiétudes à l'opérateur de radioscopie sont à fouiller manuellement, mais des fouilles manuelles peuvent être appuyées par l'utilisation de matériel de détection de traces d'explosifs (ETD).

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

L'utilisation de ce matériel peut apporter une contribution importante à la sûreté s'il est utilisé correctement et dans le bon contexte ; il est particulièrement utile à l'appui de fouilles manuelles. Toutefois, il convient de n'utiliser le matériel ETD que dans le cadre d'un système plus vaste, à l'appui d'autres technologies ; il ne peut être le seul critère pour déterminer si un bagage pourrait contenir des explosifs ou un engin explosif improvisé (EEI).

11.5.13.2 Des essais et des tests d'équipement ETD ont confirmé que ces appareils sont extrêmement efficaces pour révéler la présence de traces infimes de matières explosives. À l'instar de toutes les technologies modernes, il est essentiel que les agents suivent les procédures correctes et appropriées s'ils veulent utiliser l'équipement de manière efficace. Il a été établi clairement que les faiseurs de bombes prennent toutes les précautions pour réduire la possibilité de présence de matières explosives à l'extérieur de bagages contenant un engin explosif improvisé. C'est pourquoi les bagages ne peuvent être acceptés au transport sur la seule base de ce que l'analyse ETD ne révèle aucune trace d'explosif sur leur face extérieure. L'utilisation d'appareils de détection de traces d'explosifs peut apporter une importante valeur ajoutée au processus de fouille, en particulier lorsqu'il est procédé à l'examen d'objets et de zones à l'intérieur de bagages, à l'appui de fouilles manuelles portant sur ce qui suit :

a) objets à l'intérieur de bagages qu'il est difficiles de fouiller efficacement à la main ou d'inspecter/filtrer avec un équipement de radioscopie, tels qu'ordinateurs portables et autres appareils électriques ou à piles ;

b) articles spécialement envoyés à la fouille manuelle par l'opérateur de radioscopie ou par le déclenchement d'une alarme, notamment les articles qui apparaissent opaques à la radioscopie ;

c) doublure intérieure des bagages, notamment les coutures, jointures et points de fermeture ;

d) zones ou parties appropriées de bagages surdimensionnés, excessivement lourds ou aux formes inhabituelles.

11.5.14 Séparation des passagers inspectés/filtrés et des passagers non inspectés/filtrés

11.5.14.1 Toutes les mesures d'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine ou de soute pourraient être rendues vaines si un passager déjà inspecté/filtré a pu prendre contact avec un passager qui n'a pas encore subi un tel traitement. Lorsqu'ils établissent ou modifient les installations aéroportuaires, les gestionnaires et exploitants d'aéroports devraient veiller à ce que de tels contacts ne soient pas possibles. La séparation requise peut être assurée dans le temps et/ou dans l'espace.

11.5.14.2 Si une partie de l'aérogare située entre les postes de contrôle d'I/F et le point d'embarquement a été utilisée par des passagers à l'arrivée qui n'ont pas été inspectés/filtrés, cette zone devrait faire l'objet d'une inspection minutieuse avant que des passagers inspectés/filtrés y soient admis.

11.5.14.3 Si des contacts entre passagers inspectés/filtrés et passagers non inspectés/filtrés ne peuvent être évités, les passagers au départ devraient être soumis à un second processus d'I/F avant de pouvoir pénétrer dans une zone protégée pour l'embarquement.

11.5.14.4 S'il est nécessaire d'offrir aux passagers un transport au sol jusqu'à leur aéronef, les procédures suivies devraient assurer que seuls les personnes autorisées et les passagers inspectés/filtrés pour ce vol particulier soient autorisés à bord du véhicule.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.5.14.5 Les passagers et les membres d'équipage d'un vol faisant l'objet d'un niveau de menace accru devraient être escortés par du personnel de sûreté de l'aéroport lorsqu'ils quittent l'aérogare pour monter à bord de leur aéronef. Une telle mesure est destinée à empêcher l'infiltration d'auteurs potentiels d'infractions ou, dans des cas plus extrêmes, à protéger contre toute attaque venant des environs ; que les passagers et membres d'équipage se rendent jusqu'à l'aéronef à pied ou y soient amenés en voiture, elle devrait s'appliquer.

11.5.15 Passagers en correspondance ou en transit

11.5.15.1 Les passagers en transit peuvent demeurer à bord de l'aéronef s'ils le souhaitent, à moins qu'ils ne soient obligés de débarquer pour des raisons techniques ou pour permettre la fouille de l'aéronef par le personnel de sûreté. Dans le cas d'arrêts en cours de route où certains des passagers restent à bord, l'équipage de cabine devrait vérifier qu'aucun bagage ou article personnel ne soit laissé à bord par des passagers qui débarquent.

11.5.15.2 Les articles laissés à bord d'un vol en transit par des passagers débarquant devraient être traités de manière appropriée, selon la nature des articles trouvés. Les membres d'équipage de cabine ou le personnel de sûreté effectuant la fouille de la cabine devraient appliquer les procédures opérationnelles appropriées. Le Chapitre 15 contient de plus amples éléments indicatifs à ce sujet.

11.5.15.3 Les passagers en transit qui demeurent à bord de l'aéronef devaient être invités à identifier positivement leurs effets personnels, peut-être en les gardant sur leurs genoux pendant que l'équipage de cabine effectue une inspection de sûreté. Ce n'est qu'après une telle inspection que les passagers en transit devraient être autorisés à quitter l'aéronef.

11.5.15.4 Les passagers qui débarquent à un point de transit et les passagers en correspondance et leurs bagages de cabine n'ont pas à subir d'inspection/filtrage avant d'arriver à une zone stérile de l'aéroport si l'État a établi un processus de validation, tel qu'un accord de sûreté à guichet unique, et s'il en applique en permanence les procédures en collaboration avec l'autre État concerné, pour s'assurer que les passagers et leurs bagages de cabine ont fait l'objet d'une I/F au niveau approprié à l'aéroport d'origine. Par contre, des mesures devraient être établies pour contrôler ces passagers et leurs bagages de cabine, afin d'empêcher que des articles non autorisés ne soient apportés à bord d'un aéronef. L'Appendice 28 contient de plus amples directives sur les accords de sûreté à guichet unique.

11.5.15.5 En l'absence de processus de validation, tous les passagers en transit ou en correspondance et leurs bagages de cabine devraient faire l'objet d'une I/F avant d'embarquer à bord d'un aéronef.

11.5.15.6 Les précautions particulières pour le contrôle des passagers en transit et en correspondance et de leurs bagages devraient inclure la surveillance des zones de correspondance ainsi que des zones d'entreposage et de tri des bagages. Si un passager en transit ou en correspondance a eu accès à des bagages de soute ou à une zone d'entreposage de bagages, il devrait faire l'objet d'une nouvelle I/F avant d'entrer dans une zone occupée par des passagers inspectés/filtrés et avant d'embarquer à bord d'un aéronef.

11.5.16 Passagers ayant des besoins spéciaux

11.5.16.1 Des lignes directrices spécifiques devraient être établies et une formation devrait être donnée au personnel sur les procédures d'inspection/filtrage des passagers qui pourraient avoir des besoins spéciaux, notamment les suivants :

a) passagers handicapés ;

b) nourrissons et jeunes enfants ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) femmes enceintes ;

d) personnes qui, pour des motifs religieux ou culturels, ne peuvent se prêter à des fouilles manuelles ;

e) membres d'un programme de voyageurs enregistrés.

11.5.16.2 Les Chapitres 12 et 16 contiennent des éléments indicatifs sur le traitement d'autres catégories de passagers, telles que le personnel diplomatique, le personnel armé et les agents d'escorte, les personnes faisant l'objet de procédures administratives ou judiciaires et les passagers perturbateurs ou indisciplinés.

Passagers handicapés

11.5.16.3 Les personnes handicapées devraient faire l'objet de fouilles aussi approfondies que la nature de leur handicap le permet. Si elles sont en fauteuil roulant ou sur une civière, ces objets devraient aussi être fouillés. Les articles transportés à la main devraient être soumis à l'inspection/filtrage selon les méthodes standard.

11.5.16.4 Les personnes handicapées devraient être informées préalablement des mesures de sûreté qui leur seront appliquées pour faciliter la planification de leur voyage.

11.5.16.5 Les agents d'inspection/filtrage devraient appliquer les méthodes ci-après en traitant avec les personnes handicapées :

a) de façon générale, les agents d'I/F devraient avoir pour instructions de :

1) se concentrer sur la personne et non sur le handicap, et de traiter chacun avec respect ;

2) ne pas oublier que les handicaps ne sont pas toujours visibles et que certains pourraient être cachés ;

3) s'adresser directement à la personne dans un langage clair et simple, sans jargon ;

4) demander à la personne comment ils peuvent l'aider et d'écouter les réponses. Les personnes handicapées sont les mieux placées pour expliquer leurs besoins particuliers ;

5) tenir compte des instruments médicaux spécialisés, et proposer d'autres méthodes d'inspection/filtrage permettant d'obtenir des résultats de sûreté équivalents, si elles sont recommandées par le fabricant (p. ex. pompes à insuline) ;

b) en toutes situations, l'inspection/filtrage devrait être exécutée de façon digne, les agents devant :

1) expliquer pourquoi une méthode d'I/F différente est nécessaire ;

2) expliquer la procédure à suivre ;

3) vérifier que tous les besoins particuliers ont été identifiés correctement ;

4) ne pas exiger l'enlèvement d'un instrument médical nécessaire au suivi ou à la gestion d'une condition médicale ;

5) ne jamais imposer leur aide ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) en effectuant une fouille manuelle, les agents d'I/F devraient :

1) systématiquement proposer une fouille en privé, à l'écart du public, de préférence dans un local privé, s'il y en a ;

2) pouvoir reconnaître les aides médicales courantes et utiliser les méthodes appropriées pour leur fouille, notamment les techniques appropriées d'inspection des fauteuils roulants et des civières ;

3) demander à la personne handicapée d'indiquer la meilleure façon de l'aider et écouter attentivement sa réponse concernant ses besoins ;

4) inviter la personne à faire part de tout inconfort et être prêt à utiliser une autre technique au besoin ;

5) lors de la fouille d'une personne en fauteuil roulant, s'accroupir à son niveau ;

6) être doux mais ferme dans ses gestes et faire preuve de discrétion ;

7) s'assurer que la personne peut se tenir debout sans assistance avant de lui retirer sa canne, son déambulateur ou ses béquilles pour les fouiller ;

8) prévoir un guide pour une personne aveugle avant de lui retirer sa canne blanche ou de détacher son chien guide ;

d) en fouillant les fauteuils roulants ou les chiens-guides :

1) il faut suivre des procédures spéciales applicables aux fauteuils roulants ;

2) les agents d'I/F devraient garder à l'esprit le fait que les harnais portés par des chiens-guides peuvent déclencher des alarmes de sûreté ;

e) en fouillant les bagages, les agents d'I/F devraient :

1) se souvenir de toujours proposer l'option d'une fouille en privé ;

2) tenir compte du fait que la personne est peut-être incapable de soulever le bagage jusqu'au tapis roulant de l'appareil de radioscopie ou de l'en retirer ;

3) tenir compte du fait que la personne est peut-être incapable de bien entendre les instructions ou de voir ses bagages pour pouvoir les récupérer après la radioscopie ;

4) toujours faire appel à un témoin lors de la fouille des bagages d'une personne aveugle ;

5) refaire les bagages avec soin. Le contenu du bagage d'une personne aveugle devrait toujours être replacé exactement comme il était avant la fouille ;

6) veiller à ce que tous les médicaments soient soigneusement remballés ;

7) faire preuve de discrétion, surtout en manipulant les aides médicales ou les articles personnels, notamment ceux qui se rapportent à l'hygiène ou aux besoins liés aux handicaps.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.5.16.6 Les agents d'I/F et aux fouilles devraient toujours se rappeler qu'il importe d'être méticuleux sans être nécessairement rigide, dans la mesure où la tâche est exécutée conformément aux normes requises.

11.5.16.7 Pour déterminer une méthode de fouille ou d'inspection/filtrage, les agents d'I/F devraient tenir compte des documents du médecin soumis par le passager et des conseils des fabricants d'équipement concernant le sensibilité des dispositifs à des traitements tels qu'un scanner corporel et des appareils de radioscopie.

Nourrissons et jeunes enfants

11.5.16.8 Tous les passagers, y compris les nourrissons, devraient être inspectés/filtrés avant de monter à bord d'un aéronef. Les passagers adultes ne devraient pas être invités à faire quoi que ce soit qui puisse les séparer d'un enfant et il convient de demander leur autorisation avant de procéder à une fouille corporelle sur un nourrisson ou un enfant mineur. Cependant :

a) les nourrissons devraient être retirés de leurs poussettes ou porte-bébés et tenus dans les bras d'un de leurs parents pour être inspectés/filtrés par un détecteur manuel d'objets métalliques ;

b) les enfants plus âgés peuvent être invités à traverser seuls un portique de détection d'objets métalliques ;

c) s'il y a lieu, le personnel d'I/F pré-embarquement peut demander de l'assistance pour effectuer toute inspection/filtrage supplémentaire d'un enfant ;

d) les poussettes et porte-bébés, ainsi que tout autre équipement pour enfants, devraient être inspectés/filtrés aux rayons X et soumis, s'il y a lieu, à une inspection/filtrage supplémentaire.

Femmes enceintes

11.5.16.9 Les femmes enceintes devraient être soumises aux mêmes procédures d'I/F que les autres passagers. Une passagère enceinte peut toutefois, si elle est inquiète, demander une fouille corporelle au lieu de l'emploi d'appareils de détection tels que les détecteurs manuels d'objets métalliques, portiques de détection d'objets métalliques ou scanneurs corporels. Dans ce cas, une inspection en privé devrait être organisée.

Personnes qui, pour des motifs religieux ou culturels, ne peuvent se prêter à des fouilles manuelles

11.5.16.10 Dans certaines régions du monde, il peut exister des pratiques et des comportements dictés par les coutumes, la culture ou la religion, ceci faisant obstacle aux formes recommandées d'inspection/filtrage. Dans ces cas, des dispositions devraient être prises pour l'I/F en privé des personnes qui demandent que cette I/F soit faite en accord avec leurs convictions.

11.5.17 Membres d'un programme de voyageurs enregistrés

11.5.17.1 De nombreux États et aéroports instituent maintenant des programmes de voyageurs enregistrés destinés à identifier les passagers présentant de faibles risques afin de les faire bénéficier de procédures d'I/F et d'immigration accélérées.

11.5.17.2 Ces programmes permettent à des voyageurs aériens d'établir un certain niveau de confiance auprès de l'autorité compétente, des aéroports et des exploitants d'aéronefs, pour ce qui est des procédures de sûreté. Ce sont

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

normalement des programmes volontaires, dans lesquels les voyageurs acceptent librement de communiquer des informations biométriques et biographiques en échange des privilèges de traitement accéléré.

11.5.17.3 Les personnes qui souhaitent participer à un tel programme devraient fournir des informations d'identification uniques, c'est-à-dire nom, date de naissance, adresse résidentielle et numéro de téléphone, puis se soumettre à des vérifications d'antécédents judiciaires et personnels, et remettre une photographie électronique de leur visage, un scan de l'iris et/ou des empreintes digitales. Si les données soumises n'indiquent aucun risque accru, l'autorité d'émission remettra au postulant une carte d'identité « intelligente » contenant des informations biométriques qui en empêcheront l'usage par des personnes non autorisées. Les *Documents de voyage lisibles à la machine* (Doc 9303) contiennent les spécifications techniques de ces cartes d'identité de voyageur enregistré.

11.5.17.4 Un programme de voyageurs enregistrés comprend les éléments suivants :

a) demandeur ou titulaire de la carte ;

b) agent d'inscription qui recueille les informations biométriques et biographiques et émet les cartes ;

c) système de gestion des informations, qui traite et vérifie les données sur la base des vérifications d'antécédents et de menaces à la sûreté et qui, une fois la demande approuvée, diffuse les données aux participants de l'industrie ;

d) participants de l'industrie.

11.5.17.5 Les processus ci-après peuvent être appliqués dans le couloir des voyageurs enregistrés à un poste d'inspection/filtrage des passagers, où le participant à un programme de voyageurs enregistrés :

a) présente sa carte d'identité de voyageur enregistré et confirme les informations biométriques au kiosque du programme, qui confirme son identité et fournit l'approbation requise ; ou

b) est dirigé vers un couloir prioritaire ou un poste d'inspection/filtrage de base avec I/F à deux niveaux, incluant au minimum l'usage d'un portique de détection d'objets métalliques, ainsi que l'I/F par radioscopie de tous les bagages de cabine, avec des vérifications supplémentaires aléatoires ou visant à résoudre les alarmes déclenchées par l'équipement d'I/F.

11.6 TRAITEMENT DES ARTICLES RÉGLEMENTÉS

11.6.1 Généralités

11.6.1.1 Les articles réglementés sont définis, dans le contexte particulier de la sûreté de l'aviation, comme les articles, engins ou substances qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite contre l'aviation civile, ou qui peuvent mettre en danger la sécurité d'un aéronef et de ses occupants, du public ou des installations.

11.6.1.2 Les articles réglementés ne devraient pas être introduits dans les zones de sûreté à accès réglementé et, si possible, il convient d'empêcher leur entrée dans les zones publiques d'un aéroport, à moins que leur transport ne soit autorisé et que des mesures adéquates de sûreté et de sécurité n'aient été prises. Par ailleurs, les articles réglementés ne devraient jamais être transportés à l'intérieur d'une cabine d'un aéronef ou placés dans la soute d'un aéronef sans autorisation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.6.1.3 Le concept d'évaluation de risque devrait s'appliquer aux articles ou substances réglementés. Lors de l'évaluation de tels articles, il importe de tenir compte des éléments suivants :

a) propriétés physiques et caractéristiques dangereuses d'articles ou de substances particuliers qui ne sont pas considérés comme marchandises dangereuses, mais pourraient néanmoins servir à commettre un acte d'intervention illicite ;

b) volume ou quantité minimum de substances potentiellement dangereuses nécessaires pour commettre un acte d'intervention illicite, compte tenu de la capacité des systèmes d'I/F d'en détecter la présence. Les agents d'I/F devraient faire le compte des divers passagers transportant des quantités acceptables des mêmes matières ou substances lorsque leur combinaison peut être dangereuse ;

c) propriétés physiques et caractéristiques dangereuses d'articles ou de substances particuliers qui sont considérés comme marchandises dangereuses et qui font donc l'objet des dispositions de l'Annexe 18 et des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284).

11.6.2 Catégories génériques d'articles réglementés

11.6.2.1 Aux fins de clarification et d'identification, les articles réglementés potentiels, indiqués à la Figure 11-5, peuvent être répartis en deux catégories génériques, comme suit :

a) marchandises dangereuses figurant dans le Tableau 3-1 du Doc 9284 :

1) interdites au transport, conformément à la Partie 8. À moins de mesures appropriées, les marchandises dangereuses de la Partie 8 ne peuvent être transportées dans les bagages des passagers, mais peuvent être acceptées comme fret ;

2) autorisées au transport conformément à la Partie 8, mais dont le transport en cabine peut être interdit par une disposition de sûreté ;

3) autorisées au transport conformément à la Partie 8, mais dont le transport en cabine peut être interdit au titre de la politique du transporteur ; ou

4) autorisées au transport conformément à la Partie 8, mais dont le transport en cabine est interdit ;

b) articles réglementés qui ne sont pas considérés comme marchandises dangereuses, mais dont le transport est néanmoins interdit en cabine et qui, pour des raisons de sûreté, ne peuvent être transférés aux bagages de soute.

11.6.2.2 Les catégories génériques d'articles interdits indiqués dans la Figure 11-5 comprennent les articles réglementés suivants :

a) articles d'usage quotidien tels que les médicaments de prescription, lait ou aliments pour bébés, aliments de régimes particuliers, liquides utilisés à des fins médicales ;

b) armes autorisées telles que les armes à feu portées par des agents de sûreté en vol et des agents d'application de la loi et les fusils de sport ou de chasse placés en soute. Le Chapitre 12 contient d'autres éléments indicatifs.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

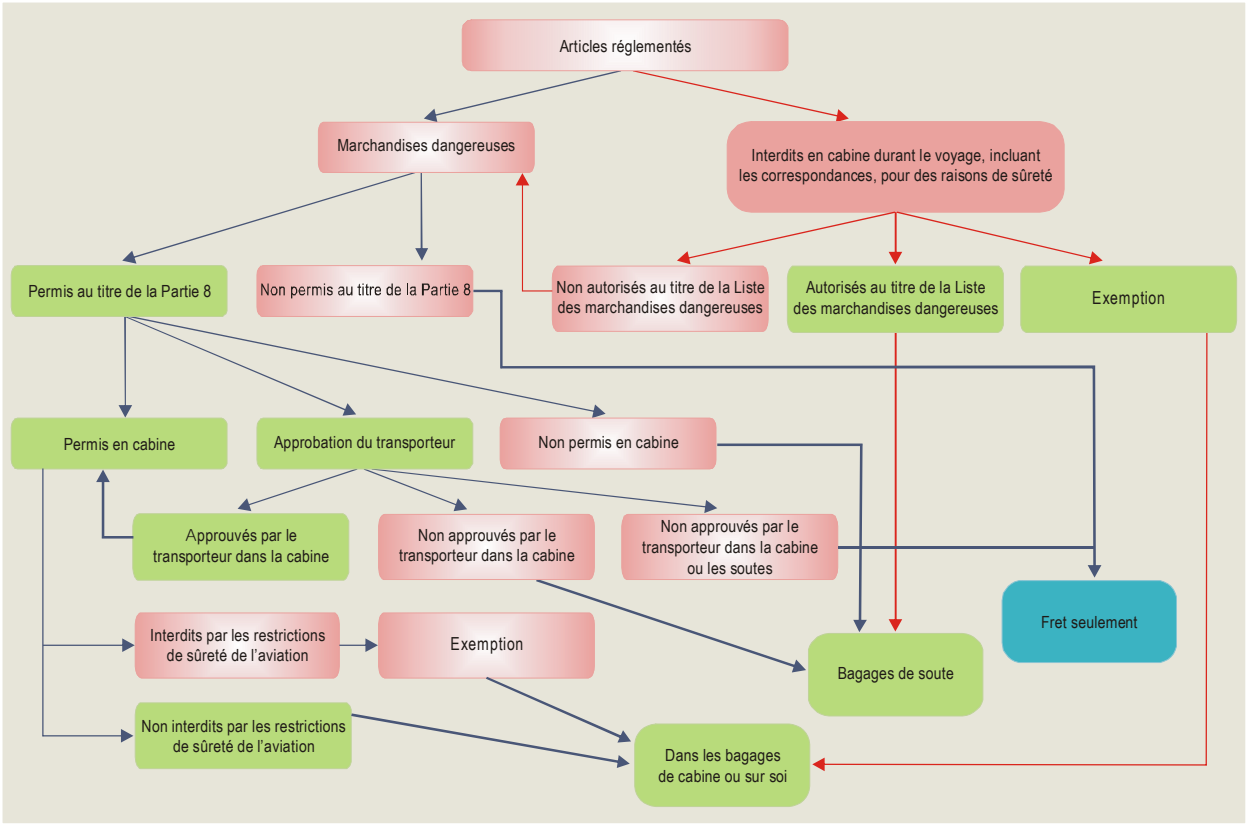


Figure 11-5. Articles réglementés

11.6.3 Marchandises dangereuses

11.6.3.1 Certains articles ou certaines substances sont classés comme dangereux dans le Doc 9284 et ne devraient pas être transportés par des passagers, ni sur eux, ni dans leurs bagages de cabine ou de soute, à l'exception des articles exemptés au titre du Doc 9284. Le Tableau 3-1 du Doc 9284 contient une liste non exhaustive des marchandises dangereuses connues.

11.6.3.2 Les marchandises dangereuses dont le transport par voie aérienne est interdit en toutes circonstances sont définies comme suit dans le Doc 9284, Partie 1, Chapitre 2, § 2.1 : « Les marchandises (objets ou matières) qui, telles qu'elles sont présentées au transport, risquent d'exploser, de réagir dangereusement, de produire une flamme ou un dégagement dangereux de chaleur ou une émission dangereuse de gaz ou de vapeurs toxiques, corrosifs ou inflammables dans les conditions normalement rencontrées dans le transport aérien, ne seront en aucun cas transportées par voie aérienne. ».

11.6.3.3 Les marchandises dangereuses sont réparties en neuf classes, indiquées dans le Tableau 3-1 du Doc 9284, comme suit :

a) substances explosives et inflammables, c'est-à-dire toute substance explosive ou fortement combustible, sous n'importe quelle forme (liquide, solide ou en mélange), qui pourrait causer des blessures ou la mort

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

ou poser un risque pour la santé des passagers, des équipages et du public, ou pour la sûreté ou la sécurité de l'aéronef ou des biens. Sont également inclus dans cette catégorie tous les éléments, parties ou matières chimiques (également appelés précurseurs) qui pourraient être utilisés comme composants essentiels dans un engin explosif ou inflammable, ainsi que comme munitions ;

b) substances chimiques ou toxiques, incluant les matières radioactives, sous toutes formes, qui pourraient causer des blessures ou la mort, ou poser un risque pour la santé des passagers, des équipages et du public, ou pour la sûreté ou la sécurité de l'aéronef ou des biens. Sont également inclus dans cette catégorie tous éléments, parties ou matières chimiques (également appelés précurseurs) qui pourraient être utilisés comme composants essentiels d'un engin chimique ou toxique, contenu ou non.

11.6.3.4 Concernant les aspects de la sûreté, les États sont invités à appliquer des restrictions au transport de ces articles dans une cabine d'aéronef. Ces restrictions pourraient être liées aux éléments suivants :

a) restrictions placées sur la quantité de LAG autorisée. L'Appendice 22 contient des éléments indicatifs à ce sujet ;

b) politique particulière suivie par l'exploitant d'aéronefs concernant certains vols ou destinations en raison d'une menace accrue ou d'une analyse des risques.

11.6.3.5 Si des restrictions sont imposées pour un vol ou une destination particulière, il est très important qu'elles soient portées à la connaissance des passagers aussi longtemps à l'avance que possible et aussi au moment de l'enregistrement à l'aéroport.

11.6.4 Articles réglementés non autorisés en cabine pour raisons de sûreté

11.6.4.1 Outre la liste des marchandises dangereuses, les États devraient aussi établir une liste d'articles interdits applicable aux opérations ordinaires. L'Appendice 43 contient une liste recommandée d'articles interdits. Cette catégorie comprend toutes les armes à feu et toutes les armes ou tout objet capable ou paraissant capable de décharger un projectile dangereux, ainsi que les parties ou éléments d'un tel objet. Les armes autorisées, notamment les armes à feu et les munitions, ainsi que les munitions relevant de la Classe 1, Division 1.4 — Munitions, du Doc 9284 ne sont permises que dans la soute d'un aéronef.

11.6.4.2 Le Chapitre 12 contient des éléments indicatifs sur l'autorisation du port d'armes par des agents d'application de la loi dans la cabine d'un aéronef dans des circonstances particulières.

11.6.4.3 Les évaluations de risques effectuées par des États pourraient indiquer la nécessité que d'autres articles soient interdits durant certaines phases du voyage ou pour certaines destinations faisant l'objet de menace accrue, ou à bord de certains vols présentant un risque de sûreté plus élevé.

11.6.4.4 Dans de telles circonstances, les États pourront juger approprié d'appliquer des mesures de sûreté supplémentaires temporaires. Voici quelques exemples de ces mesures supplémentaires à court terme :

a) limiter les articles de cabine à un bagage dont les dimensions extérieures ne dépasseront pas 56 x 45 x 25 cm, plus un petit effet personnel, avec une allocation spéciale pour les passagers de première classe ou de classe affaires. Une telle mesure peut servir à accélérer le processus d'inspection/filtrage et à contrôler la quantité d'articles transportés à bord par les passagers ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) exiger l'I/F séparée des vestes et manteaux et des ordinateurs portables, ainsi que des liquides, retirés des sacs de sûreté à indicateur d'effraction dans lesquels ils sont gardés, au point de contrôle, mesure qui pourrait améliorer la performance de l'I/F grâce à l'examen séparé de chaque élément, mais peut compromettre la facilitation en ralentissant le débit ;

c) limiter les LAG et les crèmes à des contenants de dimensions maximales et en nombre limité par passager, comme stipulé par l'État, avec certaines exceptions pour raisons médicales ou autres. Cette mesure peut permettre d'éviter la perpétration à bord d'une attaque utilisant un engin explosif liquide artisanal, mais n'empêcherait pas un groupe d'individus mal intentionnés de tenter de mélanger des liquides pour assembler un tel engin ;

d) exiger le retrait de tous appareils électriques ou électroniques des bagages de cabine, en cas de renseignements particuliers sur la possibilité d'usage indu de ces appareils à un aéroport ou dans un État. Cette mesure n'est recommandée que si l'aéroport ne dispose pas d'équipement adéquat de détection d'explosifs ou de personnel bien formé et certifié.

11.6.4.5 Toutes mesures supplémentaires découlant d'une menace accrue devraient être harmonisées entre les États concernés pour assurer des vols et des mouvements de passagers sans interruption. Les renseignements supplémentaires devraient être communiqués à tous les exploitants d'aéroports et d'aéronefs offrant des services de transport de passagers dans ces États, de manière que les passagers soient dûment avertis. Enfin, l'OACI, l'IATA, l'ACI et les organisations régionales compétentes devraient aussi être informées de ces mesures supplémentaires afin d'assurer une harmonisation et une coordination appropriées à tous les niveaux.

Sensibilisation des passagers aux articles réglementés

11.6.4.6 Les États devraient fournir aux passagers des renseignements précis sur les termes et conditions applicables aux bagages. Ces renseignements, incluant des listes officielles d'articles autorisés et d'articles réglementés pouvant être consultées à l'avance, faciliteraient les voyages en aidant les passagers à bien préparer leurs bagages de cabine et de soute.

11.6.4.7 Certains articles sont bien connus comme étant interdits au transport par les passagers à bord d'un aéronef à moins de procédures particulières, mais dans de nombreux autres cas, les passagers ignorent quels articles sont réglementés. Une telle situation peut causer des retards inutiles aux points de contrôle d'inspection/filtrage, ralentir excessivement le flux des passagers et créer du travail supplémentaire et de la distraction pour le personnel de sûreté, avec parfois des passagers non coopératifs.

11.6.4.8 Le nombre d'articles réglementés à retirer au poste d'inspection/filtrage devrait être réduit le plus possible par l'application de mesures d'éducation du public. Par exemple :

a) les exploitants d'aéronefs et d'aéroports peuvent encourager la sensibilisation des passagers aux articles réglementés par des campagnes dans les médias ;

b) durant l'enregistrement, les passagers faisant la queue devraient être informés par le personnel de l'exploitant d'aéronefs ou d'aéroport des articles qui sont réglementés, pour qu'ils aient le temps de transférer ces articles dans les bagages de soute, s'ils le peuvent, ou de les laisser à la garde de quelqu'un, si c'est possible ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) le processus d'enregistrement informatisé lors de l'achat de billets électroniques devrait comporter un message clair sur les articles réglementés et les conséquences que pourrait avoir pour les passagers la découverte de tels articles aux postes d'inspection/filtrage.

11.6.4.9 Outre les mesures ci-dessus, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs sont invités à encourager les détaillants à l'aéroport à fournir à leurs clients des sacs de sûreté à indicateur d'effraction appropriés pour présenter aux points de contrôle les articles liquides achetés, en tenant compte des recommandations pertinentes de l'OACI.

11.6.4.10 Avant d'introduire de nouvelles restrictions, les États devraient envisager d'adopter une stratégie de communication. Il s'agit de veiller à présenter aux passagers un message clair et net avant qu'ils n'entreprennent leur voyage. Par exemple, une campagne d'information lancée moins d'une semaine avant l'entrée en vigueur de nouvelles dispositions ne serait sans doute pas très efficace. Le délai optimal est généralement de 15 à 30 jours.

11.6.4.11 Sauf en période de crise, les États devraient prévoir 60 à 90 jours pour l'entrée en vigueur de nouvelles exigences ou interdictions après l'adoption de la législation pertinente, afin de donner aux exploitants d'aéroports et d'aéronefs suffisamment de temps pour préparer les procédures et modifier l'infrastructure, s'il y a lieu.

11.6.4.12 Une formation aux nouvelles dispositions devrait être donnée en temps utile au personnel des exploitants d'aéroports et d'aéronefs, afin d'éviter toute confusion qui pourrait entraîner des retards inutiles aux points de contrôle d'inspection/filtrage. Un ensemble pédagogique complet devrait être mis en place, pour donner au personnel une bonne compréhension des nouvelles dispositions et permettre aux aéroports de commencer la planification logistique pratique de l'application des mesures aux comptoirs d'enregistrement et aux postes d'inspection/filtrage.

11.6.4.13 Une liste complète des questions fréquemment posées devrait être remise au personnel, pour lui permettre d'y répondre sans l'intervention d'un superviseur, afin d'éviter que des retards conséquents n'affectent le débit de passagers.

11.6.4.14 L'application efficace et pratique de nouvelles restrictions ne devrait pas relever de la seule responsabilité de l'industrie. Les États ont un rôle à jouer et devraient organiser des rencontres régulières avec l'industrie, tant au niveau des cadres supérieurs qu'aux niveaux opérationnels des aéroports, afin d'examiner les besoins et de donner des conseils pour la mise en œuvre.

11.6.4.15 En appliquant de nouvelles restrictions, l'industrie devrait envisager de désigner des points de contact pour diffuser les informations au sein de ses organisations et devrait veiller à ce que des gestionnaires et des superviseurs soient facilement accessibles pour aider le personnel.

11.6.4.16 Si des points de contact sont désignés, la liste officielle du personnel de sûreté compétent au sein de l'industrie devrait aussi être tenue à jour. Des listes exactes et complètes permettent aux États de communiquer efficacement les changements et les directives supplémentaires sur les problèmes de mise en œuvre, et assurent qu'ils soient en mesure d'informer rapidement l'ensemble de l'industrie des nouvelles dispositions.

Procédures préalables à l'inspection/filtrage aux aéroports

11.6.4.17 Malgré les efforts d'information du public, des passagers peuvent néanmoins arriver à un aéroport sans être au courant de nouvelles dispositions ou restrictions portant sur les liquides, les dimensions des bagages, le traitement des ordinateurs portables, etc., ou sans bien les comprendre, et tenter de s'informer aux comptoirs d'enregistrement. Il est possible de les avertir des nouvelles dispositions ou restrictions en appliquant une ou plusieurs des méthodes suivantes :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) apposer des affiches ou des annonces à des endroits stratégiques pour expliquer les nouvelles dispositions en termes simples et faciles à comprendre ;

b) selon la politique locale en matière de sacs de sûreté à indicateur d'effraction (STEB), annoncer et vendre des STEB appropriés chez des détaillants côté ville, appelant ainsi l'attention des consommateurs sur ces nouvelles dispositions. L'Appendice 22 contient d'autres informations sur les STEB ;

c) désigner du personnel de l'aéroport ou des exploitants d'aéronefs pour informer les passagers en attente des nouvelles dispositions régissant les articles réglementés. Une assistance proactive similaire peut être donnée aux unités libre-service et aux trains et stations de bus desservant les aéroports, où des employés ou des affiches et annonces peuvent informer les passagers des nouvelles dispositions ;

d) mettre à disposition une zone particulière où les bagages peuvent être remis en ordre sans gêner le processus d'enregistrement ni bloquer l'accès aux points de contrôle ;

e) établir des points ou des kiosques d'information particuliers pour aider les passagers arrivant à l'aéroport avec de longues questions ;

f) utiliser des gabarits si les nouvelles dispositions imposent de nouvelles dimensions pour les bagages, afin de permettre aux passagers de déterminer facilement si ce qu'ils ont prévu d'emporter comme bagage de cabine devrait être réorienté vers les bagages de soute.

11.6.4.18 Les mesures ci-après devraient être appliquées aux comptoirs d'enregistrement :

a) les agents d'enregistrement devraient communiquer clairement avec les passagers en fournissant des informations simples sur toutes dispositions nouvelles et répondre aux questions éventuelles ;

b) si un logiciel d'enregistrement automatique est utilisé, l'affichage devrait inclure des informations sur les nouvelles dispositions et poser des questions simples, par exemple si le passager transporte des liquides dans des récipients dépassant le volume maximal ;

c) des avis devraient être affichés bien en évidence dans la zone immédiate d'un comptoir d'enregistrement automatisé, pour informer les passagers et diriger ceux qui ne sont pas en conformité avec les nouvelles exigences vers un agent d'enregistrement ;

d) des contenants appropriés devraient être prévus pour les articles jetés, car les passagers pourraient être porteurs de plusieurs articles qui ne sont pas autorisés dans les bagages de cabine ;

e) le personnel devrait avoir des consignes claires sur les réponses à donner aux questions des passagers concernant les articles transférés dans les bagages de soute, notamment tous conseils nécessaires de la part de professionnels de la santé, et les situations s'y rapportant. À cet égard, les États, les aéroports et les exploitants d'aéronefs pourraient avoir à considérer la question de responsabilité ;

f) en cas de doute, les passagers devraient être invités à placer s'il y a lieu leur bagage de cabine dans les gabarits de référence pour confirmer que les dimensions sont acceptables ; tout bagage de dimensions non conformes devrait être placé en soute. Les passagers pourraient avoir la possibilité de retirer certains articles et soit de les jeter, soit de les placer dans les bagages de soute ou de prendre des dispositions pour leur expédition vers le lieu de destination.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.6.4.19 Lorsque de nouvelles dispositions sont introduites, la quantité de bagages de soute n'augmente généralement pas beaucoup. Cependant, les aéroports et les exploitants d'aéronefs devraient envisager de maximiser l'utilisation de toutes les installations d'inspection/filtrage disponibles pour répondre aux problèmes éventuels, et les aéroports devraient évaluer si du matériel supplémentaire d'I/F des bagages de soute et des procédures de rechange d'I/F des bagages de soute pourraient être nécessaires. Des passagers pourraient contester la manière dont les mesures sont appliquées, ce qui risquerait d'entraîner des retards pour d'autres passagers. Un passager pourrait contester, par exemple, la nécessité de placer en soute des médicaments liquides contenus dans un contenant non conforme ou en quantité excédentaire, en se disant préoccupé d'une conséquence négative possible, par exemple, que de l'insuline puisse geler si elle est placée en soute. Un autre exemple serait celui d'un passager qui tenterait d'enregistrer un bagage de cabine surdimensionné ou refuserait de transférer un article en soute en raison de sa fragilité ou de sa valeur.

Procédures aux postes d'inspection/filtrage

11.6.4.20 Les agents d'I/F devraient être au courant des restrictions qui s'appliquent à certains articles, notamment les articles interdits et les substances classées comme marchandises dangereuses, que des passagers pourraient tenter de transporter dans leurs bagages. Une inspection/filtrage séparée, dans un plateau distinct, de chaque article transporté par un passager pourrait réduire sérieusement la capacité de débit du poste d'I/F et exiger des modifications importantes de la conception des lieux ou des procédures. Pour maximiser le débit de bagages sans nuire à la qualité des images, un certain degré de regroupement est acceptable. Certains articles peuvent être placés dans le même plateau, par exemple un sac de liquides avec un veston, s'ils sont placés côte à côte de manière à ne pas obscurcir l'image radioscopique.

11.6.4.21 Du personnel d'I/F peut patrouiller les lignes de sûreté ou se placer avant le point de contrôle pour rappeler aux passagers de nouvelles dispositions et, s'il y a lieu, confirmer visuellement la conformité des STEB aux prescriptions en vigueur. Ce personnel peut également veiller à ce que les passagers enlèvent leur veste ou leur manteau et préparent leurs ordinateurs portables et autres articles avant d'arriver au tapis roulant. La préparation peut également être facilitée par des panneaux d'instructions clairs.

Manutention et enlèvement d'articles réglementés

11.6.4.22 Le personnel chargé principalement de la détection d'articles réglementés devrait savoir qu'un grand nombre de ces articles ou substances sont classés comme marchandises dangereuses dans le Doc 9284.

11.6.4.23 Certains articles réglementés dont le transport en cabine est interdit peuvent être transportés en soute s'ils ne mettent pas l'aéronef en danger et s'ils sont emballés de façon appropriée, scellés et autorisés au transport par l'exploitant d'aéronefs. Ces articles devraient être traités de l'une des façons suivantes :

a) placés dans les bagages de soute du passager avant l'enregistrement, à moins qu'ils ne présentent un risque pour la sécurité de l'aéronef ;

b) confisqués et ultérieurement mis au rebut ou détruits comme il convient ;

c) confisqués et gardés en entreposage par l'autorité aéroportuaire ou l'exploitant d'aéronefs pour être ultérieurement remis au passager ;

d) retirés et, une fois conditionnés comme il convient, transportés dans les soutes d'un aéronef pour être ultérieurement remis au passager au point de destination indiqué sur le billet d'avion.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.6.4.24 Des procédures locales devraient être établies pour le traitement des articles réglementés trouvés sur des passagers ou dans leurs bagages de cabine durant l'inspection/filtrage. En cas de détection d'armes à feu ou d'engins explosifs soupçonnés, ces procédures pourraient prévoir d'appeler discrètement le superviseur de l'agent de fouille qui, à son tour, demanderait l'assistance des autorités de police locales.

11.6.4.25 La découverte d'une arme dans le bagage de cabine d'un passager peut être traitée en fermant le bagage et en le mettant hors de la portée du passager ou en le maintenant dans le tunnel radioscopique. Cette dernière mesure est à éviter en présence d'un engin explosif soupçonné, car elle entraverait le travail des experts en explosifs ayant à manipuler l'engin et risquerait d'exacerber les effets s'il explosait. Si la présence d'un engin explosif est confirmée, le personnel de sûreté devrait s'abstenir d'y toucher et devrait immédiatement appliquer la procédure standard appropriée.

11.6.4.26 Il convient de traiter et d'éliminer les articles confisqués à un centre de contrôle par un agent de police ou un autre agent d'application de la loi conformément aux lois nationales. L'agent de sûreté de l'aéroport devrait s'assurer que tous les articles ainsi traités soient inscrits dans un registre bien tenu, tout comme les objets trouvés abandonnés à l'aéroport ou à bord d'un aéronef. Les renseignements sur ces objets devraient être communiqués aux gestionnaires de service de l'exploitant d'aéronefs pour que des mesures supplémentaires de sûreté et d'évaluation des risques au niveau des passagers puissent être introduites aux portes d'embarquement et que le pilote soit informé de la situation.

11.6.4.27 La réaction à la découverte d'une arme sur une personne n'est pas facile à déterminer puisqu'elle dépend d'un certain nombre de facteurs, tels que le comportement de la personne, la proximité d'agents de police armés et du fait que le personnel de sûreté ait reçu ou non une formation aux techniques de contention.

11.6.4.28 Une personne trouvée en possession d'une arme pourrait essayer de s'échapper en se servant de son arme ou tenter une attaque impromptue contre des passagers se trouvant à proximité. Au lieu d'une confrontation, il serait plus approprié de la suivre discrètement et de la surveiller jusqu'à ce qu'elle puisse être arrêtée à un endroit présentant le moins de risque possible pour le public.

11.6.4.29 La décision dans de tels cas dépend du degré de sûreté dans la zone publique où le suspect va entrer et de la capacité du personnel de sûreté et des agents de police de le suivre discrètement. Il faut toujours envisager la possibilité que le suspect fasse partie d'une équipe, ou qu'il tente de transférer l'arme ou l'engin explosif à un tiers qui se trouve déjà dans cette zone publique.

Passagers en correspondance

11.6.4.30 Les passagers en correspondance peuvent présenter de considérables défis opérationnels à certains aéroports. Ces passagers peuvent être porteurs d'articles qui ne sont pas autorisés dans les bagages de cabine au point de correspondance, et contester l'obligation inattendue de retirer ces articles. Ils pourraient aussi voyager avec des bagages surdimensionnés qu'ils devront défaire pour les réarranger ou pour les transférer en soute, ce qui pourrait poser des problèmes opérationnels aux transporteurs aériens. Enfin, il se pourrait que des passagers en correspondance ne soient pas en mesure de produire la preuve d'achat d'un article acheté à bord ou dans une boutique de l'aéroport et/ou ne sachent pas qu'ils auraient à la présenter.

11.6.4.31 Les aéroports devraient déterminer comment traiter les articles non acceptables transportés par les passagers en correspondance, et pourraient devoir appliquer des procédures pour transférer ces articles dans les bagages de soute, les remettre ultérieurement aux passagers ou les retenir au point de contrôle. Dans ce dernier cas, des installations d'entreposage peuvent être nécessaires, compte tenu des risques possibles.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.6.4.32 Afin de préparer adéquatement les passagers et de réduire au minimum les difficultés au point de correspondance, il faudrait communiquer les informations concernant les nouvelles dispositions aux autres États et, dans la mesure du possible, aux passagers en plaçant des affiches ou des annonces dans les zones que les passagers ont à traverser pour se rendre aux postes de contrôle d'I/F de correspondance.

11.6.4.33 En ce qui concerne les LAG achetés avant l'arrivée à un aéroport de correspondance, il faudrait rappeler aux passagers de conserver les preuves d'achat et d'être prêts à les présenter à l'inspection au point de contrôle de correspondance. Le mieux serait d'adopter une même approche pour afficher les informations sur les preuves d'achat, afin de faciliter les opérations de correspondance. Par ailleurs, certains services de sûreté préfèrent que tous les achats soient présentés dans un sac de sûreté à indicateur d'effraction (STEB). En outre, pour les LAG :

a) les passagers en correspondance pourraient ne pas être au courant des restrictions et de l'obligation de présenter séparément les LAG aux points de contrôle ;

b) différentes dispositions peuvent s'appliquer à différents groupes de passagers en correspondance, en fonction, par exemple, du point d'achat des LAG, mais aussi du statut de reconnaissance de l'exploitant d'aéronefs. D'autre part, des passagers de vols différents pourraient se mélanger à un point de contrôle de correspondance. L'Appendice 22 contient des indications sur les procédures pour le traitement des passagers en correspondance ;

c) la validation de la preuve d'achat des LAG peut être rendue difficile par le fait que les sacs de certaines boutiques d'aéroport, ou ceux qu'utilisent les exploitants d'aéronefs, n'indiquent pas toujours le nom de l'aéroport ou de la boutique en question. Il est généralement plus facile de valider les achats présentés dans des STEB avec un reçu. L'Appendice 22 contient des indications sur les procédures applicables aux articles achetés à une boutique d'aéroport ou à bord d'un aéronef.

11.7 OPÉRATIONS DE MANUTENTION DES BAGAGES DE SOUTE

11.7.1 Principes

11.7.1.1 Aucun bagage de soute ne devrait être chargé à bord d'un aéronef à moins d'avoir fait l'objet de traitement conforme aux procédures de sûreté de l'État. Les bagages de soute ne devraient être acceptés que de passagers en règle, détenteurs d'un billet d'avion et de documents de voyage valides ; le processus d'enregistrement devrait être effectué par un agent responsable ou un représentant agréé de l'exploitant d'aéronefs.

11.7.1.2 Tous les bagages de soute que doit transporter un aéronef commercial devraient être protégés contre toute intervention non autorisée, à partir du point où ils sont inspectés/filtrés ou confiés aux soins de l'exploitant d'aéronefs, selon ce qui intervient en premier lieu, jusqu'au départ de l'aéronef à bord duquel ils ont été chargés. Si l'intégrité des bagages de soute est compromise, ceux-ci devraient faire l'objet d'une nouvelle inspection/filtrage avant d'être placés à bord de l'aéronef.

11.7.1.3 Le processus de sûreté applicable aux bagages de soute a pour objet de s'assurer que les bagages placés dans les soutes de l'aéronef appartiennent à des passagers légitimes et qu'ils ont été autorisés au transport après avoir fait l'objet des mesures de contrôle de sûreté nécessaires.

11.7.1.4 L'inspection/filtrage des bagages de soute devrait s'appliquer à toutes les opérations de transport aérien international et, dans la mesure du possible, à tous les vols intérieurs, en fonction des résultats d'une évaluation de risques effectuée par l'autorité nationale compétente.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.7.1.5 Les dispositions prises pour l'inspection/filtrage des bagages de soute devraient causer le moins de dérangement possible au processus normal d'enregistrement, à l'embarquement des passagers, ainsi qu'au traitement et au chargement des bagages. L'inspection/filtrage peut être réalisée avant, durant ou après l'enregistrement. Les procédures devraient également tenir compte de l'obligation pour les passagers d'être présents durant la fouille manuelle des bagages. L'Appendice 19 contient des directives sur la planification d'un système et d'installations d'inspection/filtrage des bagages de soute.

11.7.1.6 Lorsqu'ils acceptent des bagages de soute d'un passager, les exploitants d'aéronefs devraient veiller à ce que ces mêmes bagages soient déchargés de l'aéronef si le passager en question n'embarque pas sur le vol.

11.7.1.7 Les bagages de soute de tout passager à qui le transport est refusé, pour quelque raison que ce soit, devraient être déchargés de l'aéronef avant son départ.

11.7.1.8 Les bagages de soute qui n'accompagnent pas un passager à cause d'un mauvais acheminement ou de retards opérationnels ne devraient pas être transportés, à moins d'avoir subi les contrôles de sûreté appropriés.

11.7.1.9 Les bagages de soute provenant d'installations d'enregistrement hors aéroport et destinés au transport à bord d'un aéronef effectuant des opérations de transport aérien commercial devraient être soumis aux mêmes mesures de sûreté ou à des mesures plus strictes que celles appliquées aux installations d'enregistrement à l'aéroport.

11.7.1.10 Tous les objets placés dans les soutes d'un aéronef, y compris des articles tels que la poste ou les documents de vols de la compagnie, devraient faire l'objet de mesures de contrôle de sûreté, pouvant inclure une inspection/filtrage avant le chargement. Les Chapitres 13 et 14 contiennent des indications sur les mesures de sûreté applicables, respectivement, au fret aérien et aux provisions de bord.

11.7.2 Rapprochement des personnes et des bagages

11.7.2.1 L'autorité compétente devrait exiger des exploitants d'aéronefs qu'ils s'assurent que les bagages de soute transportés à bord d'un aéronef appartiennent à des passagers ou membres d'équipage en règle. Cette mesure est souvent appelée « rapprochement des personnes et des bagages », « concordance des passagers et des bagages » ou « association des passagers et des bagages ».

11.7.2.2 Le rapprochement des personnes et des bagages devrait être réalisé en plus d'autres mesures de sûreté, telles que l'I/F ; il a pour objet d'assurer que les bagages de soute ne contiennent pas d'explosifs ou d'engins explosifs.

11.7.2.3 Le rapprochement des personnes et des bagages est une procédure qui utilise un système de suivi vérifiable pour détecter les bagages de soute chargés à bord d'un vol particulier ou sur le point de l'être, alors que le passager n'a pas embarqué sur l'aéronef concerné. La procédure a pour avantage d'identifier les bagages de soute qui ne correspondent pas à un passager ou à un membre d'équipage du vol considéré, ainsi que tout passager qui ne serait pas monté à bord en même temps que ses bagages de soute.

11.7.2.4 En général, un bagage de soute ne devrait pas être placé à bord, à moins :

a) de porter les marques extérieures appropriées permettant de le rapprocher du passager ou du membre d'équipage correspondant ;

b) que le passager ou le membre d'équipage à qui le bagage appartient ne se soit enregistré pour le vol à bord duquel le bagage sera transporté ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) que le bagage de soute n'ait été gardé avant le chargement, dans une zone de l'aéroport à laquelle seules des personnes autorisées ont accès ;

d) que le bagage de soute n'ait été identifié comme accompagné ou non accompagné.

11.7.2.5 Pour être efficaces, les procédures de rapprochement des personnes et des bagages devraient être spécifiques à la catégorie de personnes visée, comme suit :

a) Passagers au départ. Une attention particulière devrait être accordée aux voyageurs en attente et aux sièges attribués à la dernière minute, aux enregistrements hors aéroport et aux personnes qui s'enregistrent comme membres d'un groupe mais qui ne montent pas à bord. Si des passagers voyageant ensemble sont autorisés à partager le nombre total de bagages admissibles, chaque membre du groupe devrait enregistrer lui-même ses propres bagages et recevoir un talon de retrait pour chaque bagage. Il faut tenir compte également des situations de débarquement volontaire ou involontaire avant le départ, pour assurer un rapprochement exact et complet des passagers et des bagages.

b) Passagers en correspondance. Les bagages de soute d'un passager en correspondance ne devraient pas être chargés à bord à moins que le passager ne se soit enregistré, si nécessaire, et ne soit monté à bord du vol de correspondance et que les bagages aient été confirmés par l'exploitant du vol de correspondance. En situations de menace accrue, les passagers peuvent être tenus d'identifier physiquement leurs bagages avant que ceux-ci ne soient transportés. Les procédures de rapprochement devraient être définies, surtout aux aéroports-pivots, afin d'assurer le minimum de gêne, ou de retard, dans les activités de l'aéroport et des exploitants.

c) Passagers en transit qui débarquent. Si des passagers débarquent avant d'avoir atteint leur destination finale, leurs bagages de cabine et de soute devraient être retirés de l'aéronef.

d) Membres d'équipage. Normalement, les équipages de conduite et de cabine peuvent apporter leurs propres bagages de soute jusqu'à l'aéronef. Ces bagages devraient être inscrits sur un manifeste de l'équipage qui peut comprendre la liste des membres d'équipage et le nombre de bagages apportés par chacun. Si le membre d'équipage enregistre ses bagages de soute au comptoir d'enregistrement, des procédures similaires à celles des passagers au départ devraient s'appliquer.

11.7.2.6 Le processus de rapprochement peut être exécuté physiquement en utilisant un système manuel simple ou semi-automatisé, ou encore un système électronique automatisé sophistiqué qui permet un débit rapide. Il est conseillé aux aéroports accueillant un volume élevé de passagers d'adopter un système automatisé. Indépendamment de la méthode adoptée, il faudrait inclure un système de vérification, de surveillance et d'inspection pour assurer l'exactitude des rapprochements. Toutes les procédures nécessaires devraient être terminées avant la fermeture des portes de l'avion. Des contrôles de sûreté et autres devraient être en place pour que des passagers ne débarquent pas sans être vus après l'embarquement et avant le départ de l'aéronef.

11.7.2.7 Pour faciliter un rapprochement efficace des personnes et des bagages, les exploitants d'aéronefs devraient mettre en œuvre, outre des procédures de rapprochement, des mesures de sûreté appropriées pour les stocks d'étiquettes et de marqueurs manuels et automatiques de bagages, afin d'en éviter tout usage indu. Pour ce faire, il convient d'instituer des procédures appropriées de contrôle et de vérification des stocks.

11.7.2.8 S'il y a des doutes sur l'usage indu d'étiquettes de bagage, ou si l'intégrité des stocks est compromise, l'exploitant d'aéronefs devrait retirer toutes les étiquettes du stock suspect, qui devrait être enlevé et détruit, pour empêcher leur introduction non autorisée dans le système des bagages ou à bord d'un aéronef.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Rapprochement physique des personnes et des bagages

11.7.2.9 Avec le rapprochement au moyen d'un système physique, tous les bagages au point de départ et en correspondance devraient être identifiés personnellement par les passagers et/ou membres d'équipage. Les bagages devraient alors être déposés à côté de l'aéronef et, durant l'embarquement, chaque personne devrait indiquer en le pointant du doigt le bagage qui lui appartient. Les agents de manutention peuvent procéder au chargement de ces bagages à bord de l'aéronef après que chacun des passagers aura présenté le talon de bagage approprié comme preuve d'appartenance.

11.7.2.10 Des bagages aux portes peuvent être reçus de passagers à la porte d'embarquement ou le long de l'aéronef. Ces bagages devraient être étiquetés, les numéros inscrits sur le manifeste des passagers et des bagages, ou sur un autre document particulier pour le rapprochement. Cette méthode de rapprochement élémentaire prend beaucoup de temps et n'est donc pas courante, mais elle est efficace et appropriée pour de petits aéronefs transportant un petit nombre de bagages.

Rapprochement manuel ou semi-automatique des personnes et des bagages

11.7.2.11 Dans un tel système, les bagages au point de départ peuvent être traités comme suit :

a) le système de contrôle des départs produit une liste montrant les numéros d'étiquette pour chacun des bagages enregistrés pour le vol ;

b) le numéro d'étiquette de chaque bagage est vérifié sur la liste du système de contrôle des départs, avant que le bagage soit placé dans un conteneur ou un chariot à bagages. Si le numéro d'étiquette :

1) figure sur la liste du système de contrôle, il est biffé pour confirmer le rapprochement et le bagage est chargé à bord de l'aéronef ;

2) ne figure pas sur la liste, le bagage est retiré aux fins d'enquête ultérieure sur son origine et sa destination.

11.7.2.12 Les bagages en correspondance traités par un système manuel ne devraient jamais être chargés à bord de l'aéronef avant confirmation de leur appartenance à un passager ou à un membre d'équipage enregistré pour le même vol. Ils devraient être livrés séparément à l'aéronef et n'être chargés qu'après vérification minutieuse de son appartenance au passager et de son inscription sur le manifeste des bagages.

11.7.2.13 Dans le cas des bagages aux portes, chaque bagage devrait être étiqueté, et le numéro inscrit sur le manifeste des passagers et des bagages, ou sur un autre document particulier pour le rapprochement des numéros d'étiquettes avec les noms des passagers et des membres d'équipage. Si le passager débarque avant le départ, le processus de rapprochement, ainsi que la liste du système de contrôle de départ, permettent de déterminer si un bagage devrait être retiré de la soute.

Rapprochement automatisé des personnes et des bagages

11.7.2.14 Un système de rapprochement entièrement automatisé des personnes et des bagages utilise des étiquettes à codes-barres produites par ordinateur et des lecteurs laser sans fil de codes-barres pour lire ces étiquettes ; il est généralement lié à des systèmes externes tels que les systèmes de contrôle des départs. Le système fait le rapprochement entre les bagages chargés et les passagers et permet en outre de suivre les bagages à l'intérieur de l'aéroport, aux portes et à bord de l'aéronef.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.7.2.15 Un système de rapprochement automatisé est normalement conçu pour :

a) déterminer si un bagage peut être associé positivement à un passager vérifié et embarqué avant d'être chargé à bord de l'aéronef ;

b) identifier un bagage qui doit être déchargé parce que le passager auquel il appartient n'a pas embarqué à bord du vol ;

c) produire des rapports de rapprochement et de manifestes de vol, afin de détecter les écarts.

11.7.2.16 Un élément clé d'un système automatisé de rapprochement est sa capacité d'assurer que chaque personne qui enregistre un bagage est la même personne qui monte à bord de l'aéronef et non pas une autre personne ayant pris sa place. Pour ce faire, on vérifie le document d'identité du passager à l'enregistrement et à la porte d'embarquement.

11.7.2.17 À l'enregistrement, le nom du passager inscrit sur son passeport ou une autre pièce d'identité acceptable est vérifié avec d'autres détails inscrits pour le vol dans le système de contrôle électronique des documents, et la photographie figurant sur le document d'identité devrait être comparée avec le passager.

11.7.2.18 À la porte d'embarquement, le nom inscrit sur la carte d'embarquement devrait être comparé une fois de plus avec le nom inscrit sur le passeport ou autre document de voyage acceptable, et la photographie comparée avec le passager. De plus, la carte d'embarquement devrait être vérifiée pour s'assurer qu'elle correspond bien au vol.

11.7.2.19 Les mesures de rapprochement de sûreté des personnes et des bagages devraient être complétées par des procédures d'enregistrement des bagages. Plus précisément, les passagers devraient être interrogés sur leurs bagages au moment de l'enregistrement. Des passagers pourraient essayer d'enregistrer des bagages qui appartiennent à d'autres passagers, des bagages qui ne leur appartiennent pas, ou des bagages qu'ils n'ont pas préparés eux-mêmes ou qu'ils n'ont pas gardé sous leur surveillance. Les agents d'enregistrement ne devraient donc pas accepter au transport ces bagages de soute, à moins que le propriétaire ne soit présent et ne réponde correctement aux questions de l'agent.

Bagages de dernière minute ou d'urgence

11.7.2.20 Si des bagages sont soumis à la dernière minute pour un vol dont le départ est imminent, chacun de ces bagages d'urgence devrait faire l'objet d'un message de vérification adressé à l'équipe des services d'escale. Les numéros d'étiquette de ces bagages devraient être inscrits sur le manifeste des passagers et des bagages, et ils ne devraient pas être chargés à bord de l'aéronef sans confirmation de ce qu'ils sont autorisés sur ce vol particulier.

11.7.2.21 Si des bagages d'urgence sont traités par un système manuel, le numéro d'étiquette de chaque bagage devrait être inscrit sur le manifeste des bagages d'urgence du vol pertinent. Pour chaque bagage d'urgence, un message devrait être adressé au personnel des services d'escale, qui devrait :

a) imprimer le manifeste des bagages de dernière minute ou recueillir tous les messages envoyés se rapportant au vol ;

b) vérifier l'autorisation de transport sur ce vol particulier avant de charger les bagages de dernière minute.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Bagages de soute non accompagnés

11.7.2.22 Tout bagage qui n'est pas transporté sur le même aéronef que son propriétaire est classé comme bagage non accompagné et traité comme fret aérien.

11.7.2.23 Les bagages non accompagnés comprennent tout bagage de passager qui doit être transporté séparément de son propriétaire pour les raisons suivantes :

a) le bagage a été mal acheminé ou retardé par un autre exploitant d'aéronefs ;

b) le bagage n'est pas parvenu à temps à l'aéronef ;

c) le passager n'a pas embarqué sur le vol prévu ou a débarqué avant le départ de l'aéronef ;

d) le passager est parti sur un vol plus tôt que prévu ; ou

e) le bagage a raté le vol prévu en raison d'une panne du système de traitement des bagages à un certain point du voyage.

11.7.2.24 Les États devraient établir des paramètres clairs et sans ambiguïté pour l'application de mesures de contrôle de sûreté aux bagages non accompagnés. L'autorité compétente devrait exiger des exploitants d'aéronefs qu'ils établissent des procédures strictes précisant les circonstances dans lesquelles ces bagages devraient être soumis à l'I/F. Ces procédures devraient être décrites en détail dans le NCASP et les programmes de sûreté des exploitants d'aéronefs.

11.7.2.25 Chaque bagage de soute non accompagné devrait être inscrit sur le manifeste de bagages de soute et chaque inscription du manifeste devrait indiquer clairement le statut du bagage et son numéro d'étiquette. Un registre distinct devrait être tenu pour les bagages de soute non accompagnés.

11.7.2.26 L'historique des bagages non accompagnés, incluant les raisons et les circonstances de leur séparation du propriétaire et où se trouve celui-ci, devrait apparaître clairement dans la piste de vérification.

11.7.3 Procédures applicables aux bagages non accompagnés

11.7.3.1 Les bagages acceptés comme fret par l'exploitant d'aéronefs devraient être traités comme fret non sûr, transportés avec une lettre de transport aérien et soumis aux mesures de contrôle de sûreté appropriées, qui peuvent inclure l'I/F, avant le chargement.

11.7.3.2 Tous les bagages non identifiés devraient être considérés comme suspects et traités conformément aux lois locales et/ou au NCASP. Aucun bagage non identifié ne devrait être transporté par voie aérienne à moins qu'un lien bien défini ne puisse être établi avec un passager qui a voyagé et a soumis une réclamation de bagage manquant et que le bagage n'ait fait l'objet de l'I/F appropriée. Une telle I/F devrait être définie par l'autorité compétente et peut inclure des contrôles de sûreté destinés à s'assurer que le bagage n'a pas subi d'altération et qu'aucun accès non autorisé n'a eu lieu entre le moment de l'I/F initiale et le moment où il est récupéré.

11.7.3.3 Si un passager n'embarque pas à bord d'un vol ou débarque avant le départ, son bagage devrait être déchargé de l'aéronef et :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) soit dirigé vers un autre vol sur lequel le passager doit voyager, rétablissant ainsi son statut de bagage accompagné ; ou

b) soumis à l'I/F appropriée avant le transport, sous réserve que le déchargement ait été indépendant de la volonté du passager.

11.7.3.4 Si un passager voyage conformément à ses plans, mais que son bagage ne se trouve pas sur le même vol en raison d'une perturbation majeure des opérations à l'aéroport ou d'une contrainte opérationnelle imprévue et qu'il devient non accompagné, l'historique du bagage depuis le point d'enregistrement (sa provenance) peut constituer un moyen acceptable de contrôle de sûreté.

Application de la provenance

11.7.3.5 La provenance ne devrait être considérée comme un moyen acceptable de contrôle de sûreté que lorsque des mesures de sûreté appropriées sont en place, et que les circonstances connues sont clairement indépendantes de la volonté du passager. Quelques exemples de telles circonstances :

a) bagage ayant manqué le vol prévu en raison d'un retard imprévu durant son transbordement entre deux vols ou d'un facteur technique tel qu'une panne du système de bagages ou une erreur de manutention ;

b) bagage placé par inadvertance à bord d'un aéronef qui n'est pas le bon par le personnel au sol de l'exploitant d'aéronefs ou par l'agent de service d'escale ;

c) passager qui s'est vu refuser l'embarquement en raison d'une surréservation de la part de l'exploitant d'aéronefs et auquel aucun autre passager n'a voulu céder sa place ;

d) passager placé sur un autre vol par l'exploitant d'aéronefs à la suite d'une perturbation majeure des opérations causée par un événement naturel, tel que de mauvaises conditions météorologiques.

11.7.3.6 Si un exploitant d'aéronefs est en mesure d'établir les circonstances exactes de la séparation des bagages non accompagnés et peut attester qu'il ne s'agit pas d'une manigance du passager ou d'un complice, l'application de la provenance peut être appropriée.

11.7.3.7 S'il applique la provenance comme contrôle de sûreté, l'exploitant d'aéronefs devrait déterminer que le passager a effectivement voyagé sur le vol pour lequel il s'est enregistré ou, sinon, qu'il a été repositionné sur un vol différent ou détourné sur l'initiative de l'exploitant d'aéronefs et non pas à sa propre demande.

11.7.3.8 Les circonstances relatives aux bagages non accompagnés devraient être enregistrées sur une piste de vérification par un employé formé et autorisé de l'exploitant d'aéronefs ou son agent autorisé avant que le bagage ne soit chargé à bord.

11.7.3.9 Un exploitant d'aéronefs qui accepte un bagage non accompagné d'un autre exploitant devrait obtenir au préalable une copie écrite des contrôles de sûreté et d'I/F appliqués au bagage transféré, ainsi que l'historique de l'itinéraire du passager et/ou du rapport de réclamation du bagage.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.7.3.10 À moins qu'un bagage non accompagné n'ait été inspecté/filtré selon les normes requises et séparé de son propriétaire à la suite de facteurs clairement indépendants de la volonté du passager, tous les bagages de soute non accompagnés, au point d'origine aussi bien qu'au point de transbordement, devraient faire l'objet d'une I/F par l'une des méthodes ci-après :

a) EDS ;

b) technologie avancée de radioscopie, où les images de tous les bagages sont examinées par un opérateur de radioscopie ;

c) équipement de radioscopie conventionnel, où chaque bagage est examiné sous deux angles différents par le même opérateur au même point de contrôle d'I/F ;

d) fouille manuelle, complétée par l'utilisation d'un équipement ETD sur le bagage ouvert ; ou

e) d'autres méthodes approuvées par l'autorité compétente, telles qu'une équipe canine.

11.7.3.11 Les méthodes d'I/F les plus couramment utilisées et recommandées pour le fret aérien et la poste aérienne devraient aussi être envisagées lorsque des bagages non accompagnés devraient être soumis à l'I/F. On trouvera au Chapitre 13 une liste de ces méthodes d'I/F.

11.7.4 Manifeste des bagages de soute

11.7.4.1 Afin de faciliter un rapprochement efficace et efficient des passagers et de leurs bagages, chaque bagage de soute traité pour un vol devrait être enregistré et pris en compte sur un manifeste des bagages de soute, qui peut comprendre plusieurs documents, tels qu'une liste annotée des bagages en transbordement, un manifeste des bagages aux portes, un manifeste des bagages des membres d'équipage et un manifeste des bagages non accompagnés. Le manifeste des bagages de soute devrait indiquer clairement les entrées relatives aux bagages de soute accompagnés et non accompagnés.

11.7.4.2 Le manifeste des bagages de soute devrait servir à assurer que tous les bagages chargés à bord de l'aéronef sont bien destinés à ce vol et que chaque bagage non accompagné a fait l'objet des mesures renforcées de contrôle de sûreté appropriées ; il devrait être rempli et signé seulement lorsque l'exploitant s'est assuré que tous les bagages chargés ont été correctement pris en compte et que toutes les mesures de sûreté appropriées ont été prises avant le départ. En signant le manifeste, l'exploitant d'aéronefs autorise formellement le transport des bagages contenus dans la soute.

11.7.4.3 L'exploitant d'aéronefs devrait conserver chaque manifeste de bagages de soute et les pièces justificatives pendant au moins 24 heures, période qui pourrait être prolongée selon la durée du vol. Le manifeste devrait de préférence être conservé à l'aéroport de départ ou dans le bureau local de l'exploitant d'aéronefs, mais en aucune circonstance le manifeste original ne devrait être emporté à bord du vol correspondant. Au besoin, une copie peut être emportée.

11.7.4.4 En vérifiant le manifeste des bagages de soute, il est essentiel de confirmer que chaque bagage non accompagné a fait l'objet des mesures de sûreté renforcées appropriées, avec preuves à l'appui. La preuve du congé peut prendre la forme d'un certificat de sûreté ou d'un document similaire joint à la partie du manifeste correspondant au bagage non accompagné, remplie par l'agent d'I/F ou un témoin approprié avant le départ.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.7.4.5 L'exploitant d'aéronefs devrait désigner une personne responsable de la validation et de l'autorisation du manifeste des bagages avant le départ.

11.7.5 Protection des bagages de soute

11.7.5.1 Il convient de contrôler l'accès aux zones où les bagages de soute sont présents pour empêcher les accès non autorisés, l'altération et l'introduction d'articles réglementés ou d'engins explosifs dans les bagages de soute. Ceci pourrait nécessiter l'application de mesures de sûreté dans les zones d'entreposage des bagages, les zones de correspondance, les aires de trafic et le système de traitement des bagages.

11.7.5.2 Les bagages de soute devraient être protégés contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ils sont acceptés, incluant les points d'enregistrement en ville, jusqu'à leur départ à bord de l'aéronef. Les bagages de soute inspectés/filtrés devraient être gardés sous surveillance en tout temps. En situations de menace accrue, il peut être nécessaire de fournir une escorte depuis la zone de tri des bagages jusqu'à l'aéronef, ou de déplacer les bagages dans des véhicules fermés et verrouillés.

11.7.5.3 Les mesures ci-après devraient être prises pour protéger les bagages de soute :

a) avant d'être chargés à bord de l'aéronef, les bagages de soute devraient être gardés dans la zone de tri ou autres zones d'entreposage de l'aéroport auxquelles n'auront accès que des personnes autorisées ;

b) toute personne pénétrant sans autorisation dans une zone d'entreposage ou de reconstitution de bagages devrait être interpelée et escortée hors de la zone ;

c) les bagages de soute aux points d'origine et de transbordement, y compris les bagages de soute en correspondance queue à queue lorsque c'est permis, ne devraient pas être laissés sans surveillance sur l'aire de trafic ou le long d'un aéronef ;

d) l'accès aux bureaux d'objets trouvés dans l'aérogare de passagers devrait être limité pour éviter l'altération des bagages mal acheminés.

11.7.5.4 Les bagages dont le propriétaire est recherché devraient être gardés entretemps par l'exploitant de l'aéroport ; les bagages validés qui ne peuvent être immédiatement chargés, tels que les bagages enregistrés à l'extérieur de l'aéroport et dont la protection relève de la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs, devraient être gardés en lieu sûr sous la surveillance du personnel de sûreté.

11.7.5.5 Des zones d'entreposage isolées devraient également être identifiées pour le dépôt de bagages appelant l'intervention d'une équipe de neutralisation des bombes. Dans la mesure du possible, ces emplacements devraient comporter un périmètre de sécurité d'un rayon de 150 m.

11.7.5.6 L'autorité aéroportuaire devrait être responsable d'assurer que l'accès aux zones de tri et d'entreposage des bagages est limité au personnel qui a besoin d'y accéder en raison de ses fonctions, notamment les personnes participant à la protection des bagages de soute inspectés/filtrés, et d'autres personnes autorisées par l'autorité compétente.

11.7.5.7 Si tous les personnels ne sont pas inspectés/filtrés avant d'accéder au côté piste ou aux zones de sûreté à accès réglementé, les exploitants d'aéronefs devraient veiller à ce que les bagages ne soient pas laissés sans surveillance entre le moment où ils entrent dans les zones de tri et d'entreposage et le moment où ils sont chargés dans la soute de l'aéronef et où les portes ont été fermées.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.7.5.8 Les passagers peuvent se voir accorder l'accès à leurs propres bagages inspectés/filtrés s'il y a lieu, à condition qu'ils soient gardés sous surveillance par du personnel dûment autorisé pour s'assurer qu'aucun article interdit n'est introduit dans les bagages de soute ou n'en est retiré et n'est introduit dans la cabine de l'aéronef ou dans une zone de sûreté à accès réglementé.

11.7.5.9 Les étiquettes des bagages de soute et les marqueurs utilisés par les exploitants d'aéronefs devraient être strictement contrôlés pour empêcher les vols et les risques d'introduction indue de bagages de soute dans le système de traitement des bagages à un emplacement en aval du processus d'inspection/filtrage.

11.7.5.10 Les États devraient déterminer quelles mesures et procédures de sûreté supplémentaires sont requises pour empêcher les passagers de récupérer dans la zone de retrait des bagages à l'arrivée des articles réglementés dissimulés dans les bagages de soute, qui pourraient ensuite être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite dans l'aérogare d'arrivée. Les précautions peuvent inclure la présence de gardes armés ou d'autres agents de sûreté dans la zone de retrait des bagages.

11.7.5.11 S'il y a lieu, en fonction d'une analyse des risques, il convient d'interdire aux passagers à l'arrivée d'ouvrir tout bagage de soute dans la zone de retrait des bagages ou la zone de douane à moins qu'ils n'y soient invités par la douane, les services de sûreté d'aéroport ou la police. Il convient d'appeler l'attention sur cette interdiction par des panneaux affichés à des emplacements appropriés dans l'aérogare d'arrivée.

11.7.5.12 Les bagages de soute dont l'intégrité aurait pu être compromise devraient être traités conformément à la législation de l'État, aux dispositions de l'autorité compétente et/ou à l'ASP.

11.7.5.13 Les bagages de soute déchargés d'un aéronef et non réclamés par un passager devraient faire l'objet d'une enquête ; si les résultats ne sont pas satisfaisants, ils devraient être retirés et transportés à un emplacement où ils ne poseront pas de danger. Dès que possible, ils devraient faire l'objet d'une I/F ou d'une fouille manuelle pour s'assurer qu'ils ne contiennent pas d'engin explosif ou autre objet ou substance dangereux. Tous ces bagages devraient être gardés en un lieu d'entreposage protégé jusqu'à ce qu'ils soient réclamés par le propriétaire ou éliminés en toute sécurité selon les lois locales.

11.8 INSPECTION/FILTRAGE DES BAGAGES DE SOUTE

11.8.1 Généralités

11.8.1.1 L'inspection/filtrage des bagages de soute a pour objet d'empêcher que des articles réglementés soient introduits dans les zones de sûreté à accès réglementé et placés à bord d'un aéronef dans les bagages de soute. Tous les bagages du point d'origine et de correspondance devraient faire l'objet d'I/F. Les bagages en correspondance peuvent être exemptés de l'I/F si l'État a conclu un accord avec un autre État et si chaque État s'est assuré que les bagages de soute des passagers ont été inspectés/filtrés de manière appropriée au point d'origine et protégés par la suite contre toute intervention non autorisée jusqu'au point de départ à l'aéroport de correspondance. Ces dispositions devraient être basées sur des accords bilatéraux, un protocole d'entente ou des accords de sûreté à guichet unique. L'Appendice 28 contient d'autres indications sur l'accord de sûreté à guichet unique.

11.8.1.2 Le Chapitre 4 contient des éléments d'orientation sur les accords bilatéraux et les protocoles d'entente.

11.8.1.3 Chaque aéroport est différent dans sa conception et ses caractéristiques de trafic. En conséquence, la méthode d'inspection/filtrage appliquée devrait constituer un système adapté aux conditions locales. Chaque aéroport

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

devrait envisager les incidences en matière de coûts, de capacité et de conditions d'exploitation locales lorsqu'il s'agit de déterminer l'emplacement idéal des postes d'inspection/filtrage et de sélectionner les méthodes et technologies d'I/F. Les Appendices 16 et 20 contiennent des éléments indicatifs sur l'emplacement des points de contrôle et les méthodes et technologies d'I/F, respectivement.

11.8.1.4 L'I/F des bagages de soute peut être effectuée par des fouilles manuelles, l'équipement de radioscopie ou autres détecteurs d'explosifs et de substances dangereuses, ou par une combinaison de procédures manuelles et d'équipement. À des fins de facilitation, la quantité de bagages à fouiller manuellement peut être réduite grâce à l'utilisation d'équipement d'I/F moderne en conjonction avec des procédures appropriées menées par un personnel bien formé et compétent.

11.8.1.5 Tous les bagages devraient être inspectés/filtrés ou fouillés par des moyens acceptables pour l'organisme de réglementation compétent. Il est recommandé que le personnel de sûreté adopte le principe selon lequel tous les bagages conservent le statut de non admis jusqu'à ce qu'ils aient été admis, c'est-à-dire que chaque bagage à examiner sera traité comme non admis jusqu'à ce qu'il ait pu être établi que le bagage et son contenu ne contiennent pas d'articles réglementés. Si un bagage inspecté aux rayons X n'a pas été admis, il devrait faire l'objet d'un examen plus poussé pour chercher à résoudre la cause d'inquiétude. Le bagage ne devrait pas être admis au transport avant que toutes inquiétudes soient complètement et effectivement levées. Si le statut d'un bagage reste ambigu, il sera traité comme non admis et soumis à d'autres procédures d'I/F appropriées. Les opérateurs de radioscopie devraient rejeter ou soumettre à d'autres examens tout bagage à propos duquel ils ont des réserves ou des doutes.

11.8.2 Fouilles manuelles

11.8.2.1 Les fouilles manuelles de bagages de soute, incluant l'examen visuel et physique des bagages et de leur contenu, exigent beaucoup de ressources et sont généralement considérées comme appropriées uniquement dans des emplacements de faible volume. Aux installations plus vastes, cette méthode devrait être utilisée seulement comme complément à un moyen d'inspection technique. Le processus nécessite un nombreux personnel, bien formé et motivé, ainsi que des zones spéciales pour le processus de fouille.

11.8.2.2 Durant le processus, il convient de séparer les passagers et leurs bagages des non-voyageurs ; les bagages admis devraient être placés sous la surveillance du personnel de sûreté et protégés contre toute intervention non autorisée jusqu'au départ de l'aéronef à bord duquel ils seront transportés.

11.8.2.3 Les fouilles manuelles des bagages de soute devraient être menées de la même façon que celles des bagages de cabine, décrites au présent chapitre. Toutefois, à la fin de la fouille, les bagages devraient être refermés et bouclés mais ils ne devraient pas, dans les circonstances normales, être remis aux passagers.

11.8.2.4 Dans la mesure du possible, les agents de fouille manuelle devraient avoir facilement accès aux appareils de radioscopie et à l'équipement ETD pour appuyer leur examen de certains articles. La fouille devrait être réalisée à un emplacement spécifié dans les procédures opérationnelles normalisées. Elle devrait être effectuée de préférence à un emplacement à l'abri des regards des autres passagers, dans un environnement protégé et contrôlé.

11.8.3 Équipement de détection de traces d'explosifs

L'utilisation d'équipement de détection de traces d'explosifs (ETD) comme méthode d'I/F des bagages de soute apporte les mêmes avantages, mais a aussi les mêmes limitations, que son utilisation pour les bagages de cabine. Le présent chapitre contient des informations plus détaillées sur le recours à l'équipement de détection de traces d'explosifs.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.8.4 Chiens détecteurs d'explosifs

11.8.4.1 Des chiens spécialement dressés constituent une autre méthode de détection d'explosifs. Toutefois, les chiens nécessitent une infrastructure spéciale et des maîtres-chiens, et ont besoin de repos fréquents. Ils nécessitent également un dressage répétitif avec des expositions fréquentes à des échantillons réels des menaces qui peuvent être rencontrées, ce qui tend à réduire la disponibilité opérationnelle des équipes (constituées d'un maître-chien et de son chien).

11.8.4.2 Le recours à des chiens est généralement plus approprié pour des installations de faible volume ou des missions brèves. Ils peuvent être efficaces pour des fouilles aléatoires occasionnelles ou en réponse à des urgences telles qu'une menace à la bombe. Ils peuvent être utiles aussi pour la fouille d'installations, telles que les aérogares de passagers, les hangars d'entretien ou les entrepôts de marchandises, et dans certains cas, comme compléments aux méthodes d'I/F en vigueur durant les périodes de menace accrue. Les chiens détecteurs d'explosifs ne sont toutefois pas considérés comme efficaces comme méthode de contrôle de sûreté de routine.

11.8.5 Équipement et systèmes de radioscopie conventionnels et inspection supplémentaire

11.8.5.1 La technologie de radioscopie conventionnelle est utilisée communément à de nombreux aéroports pour l'I/F des bagages de cabine des passagers. Un certain nombre d'aéroports se servent d'équipements plus grands pour l'I/F des bagages de soute. Pour que la technologie soit efficace, un taux minimal de 10 % de tous les bagages de soute inspectés/filtrés devrait faire l'objet d'inspections supplémentaires. Ce taux devrait être appliqué de façon continue durant les périodes de pointe aussi bien qu'en dehors de ces périodes, et devrait inclure les articles qui ont été rejetés par un opérateur de radioscopie, à condition que l'État permette l'inclusion des articles rejetés lors des fouilles manuelles aléatoires. L'inspection supplémentaire des bagages rejetés, ainsi que celle des articles sélectionnés au hasard par l'opérateur de radioscopie, exige la mise à disposition d'une zone de fouille spéciale.

11.8.5.2 L'inspection supplémentaire des bagages de soute devrait inclure une fouille manuelle ou l'utilisation des appareils ci-après :

a) systèmes de détection des explosifs (EDS), systèmes de détection d'engins explosifs (EDDS) ou équipement à technologie avancée ;

b) équipement de radioscopie conventionnel, où les bagages sont examinés sous deux angles différents par le même opérateur au même point de contrôle ; ou

c) équipement de radioscopie conventionnel, doté de logiciel TIP.

11.8.5.3 La sélection de bagages de soute à soumettre à une inspection supplémentaire devrait être cohérente et obéir au principe de sélection raisonnée, décrite dans le présent chapitre. Guidée par les images radioscopiques, la focalisation devrait porter sur les bagages les plus susceptibles de contenir un article interdit ou potentiellement dangereux dissimulé.

11.8.5.4 Il n'est pas recommandé pour des raisons pratiques d'utiliser l'équipement de radioscopie conventionnel pour l'I/F des bagages de soute dans la zone de tri ou à l'intérieur du système de traitement des bagages, le passager devant être présent si une fouille manuelle est requise. Les fouilles manuelles des bagages de soute dans la zone d'enregistrement résout le problème, mais le processus nécessite généralement jusqu'à 20 % de la superficie de la zone d'enregistrement, limitant ainsi la capacité d'enregistrement de l'aérogare.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.8.5.5 Les systèmes de radioscopie conventionnels n'ont pas la capacité de détecter automatiquement les menaces et les performances de détection dépendent entièrement de l'habilité et de la vigilance des agents. Si de tels systèmes sont installés en face des zones d'enregistrement, il n'y a généralement pas assez d'espace pour des systèmes à niveaux multiples. Dans de tels cas, il convient de déployer du personnel supplémentaire, parce que les systèmes conventionnels donnent un nombre de fouilles manuelles beaucoup plus élevé que les systèmes à technologie plus avancée.

Durée de la période de service pour les opérateurs du matériel de radioscopie

11.8.5.6 La question de la durée pendant laquelle un opérateur peut procéder à l'évaluation radioscopique des bagages de soute sans avoir besoin d'une pause dépend de facteurs tels que les suivants :

a) heure de la journée et quart ;

b) manque de sommeil cumulatif ;

c) effets des quarts précédents ;

d) type de tâches à réaliser ;

e) charge de travail.

11.8.5.7 L'interprétation des images radioscopiques est une tâche complexe qui peut être mentalement fatigante. Une étude a montré que le personnel de sûreté rejetait un nombre plus élevé d'articles durant les premières 15 minutes de surveillance que durant les 15 minutes suivantes. Compte tenu de ces facteurs, il importe que les agents de radioscopie prennent des pauses fréquentes.

11.8.5.8 Les agents d'I/F ne devraient pas interpréter des images radioscopiques de façon continue pendant plus de 45 minutes. L'intervalle de travail optimal est de 25 minutes. Des pauses minimales de 15 minutes devraient être intercalées entre les périodes de travail au cours desquelles l'agent se consacre de manière constante à l'analyse des images radioscopiques.

11.8.6 Équipement et systèmes de radioscopie assistés par ordinateur

11.8.6.1 Les systèmes de radioscopie assistés par ordinateur identifient automatiquement les menaces potentielles et les zones denses suspectes dans les bagages sur la base des informations tirées de la radioscopie. Le système peut produire une image qui appelle l'attention d'un agent sur un objet ou une zone qui nécessite une plus grande attention et une analyse plus poussée.

11.8.6.2 L'utilisation combinée de nouvelles technologies, telles que les technologies avancées de radioscopie et les systèmes modernes de détection d'explosifs qui font appel à la technologie de tomographie assistée par ordinateur, offre un degré de confiance beaucoup plus élevé que ce qui peut être obtenu avec les systèmes ordinaires. La nécessité de fouilles manuelles est radicalement réduite, et il y a bien moins de passagers qui doivent être réunis avec leurs bagages si des fouilles deviennent nécessaires en aval de la zone d'enregistrement.

11.8.6.3 Des systèmes de radioscopie assistés par ordinateur peuvent être installés comme équipements autonomes dans la zone d'enregistrement. Dans les aéroports où l'espace est précieux, l'utilisation combinée de plusieurs technologies présente l'avantage de minimiser le besoin d'espace supplémentaire dans l'aérogare. Ces technologies peuvent aussi être installées dans le système de traitement des bagages en aval de la zone d'enregistrement.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.8.7 Systèmes de traitement de bagages et technologies combinées

11.8.7.1 L'inspection/filtrage des bagages de soute peut être menée pendant que les bagages sont encore dans le système de traitement, en appliquant une combinaison de technologies automatiques et d'analyses d'images ou de données par des opérateurs humains. Les technologies actuellement utilisées dans ce processus comprennent les systèmes de radioscopie automatisés à haute capacité et les équipements EDS (systèmes de détection d'explosifs) certifiés. Par ailleurs, avec ce processus, de nouvelles technologies peuvent être incorporées au fur et à mesure qu'elles arrivent sur le marché et que leur efficacité a été prouvée.

11.8.7.2 Les systèmes les plus communément utilisés dans le monde sont fondés sur un modèle générique comprenant un total de cinq niveaux d'I/F, dont les deux premiers sont intégrés dans le fonctionnement du système de traitement des bagages. Tous les bagages dont le statut reste incertain après l'I/F à un certain niveau sont envoyés au niveau suivant d'I/F. Les niveaux 1, 2 et 3 du système complet de traitement des bagages nécessitent le recours à divers types d'équipements d'I/F spécialisés.

11.8.7.3 Le modèle générique à cinq niveaux d'I/F est décrit comme suit :

a) Niveau 1 : L'I/F est effectuée avec le matériel de radioscopie à haute vitesse doté de capacités de détection automatisée d'explosifs. Les images de bagages qui ne peuvent être résolues sont examinées à distance par un opérateur à son poste de travail.

b) Niveau 2 : Un réseau de postes de travail, équipés chacun de fonctions d'accentuation et de manipulation d'images, fait le diagnostic des images. Un opérateur décide si le bagage est acceptable. S'il ne l'est pas, le bagage est envoyé au Niveau 3, notamment dans les cas suivants :

   1) le système de traitement des bagages n'arrive pas à attribuer une identité de sûreté unique au bagage, indépendamment de la décision de l'opérateur ;

   2) l'opérateur n'arrive pas à décider dans un laps de temps donné, et le bagage est « expiré » ;

   3) le bagage est rejeté sans ambiguïté par l'opérateur.

c) Niveau 3 : Tous les bagages non admis par l'opérateur au Niveau 2 ou ayant fait l'objet d'erreurs dans le système de suivi sont renvoyés à l'I/F du Niveau 3. L'équipement du Niveau 3 comprend normalement des EDS pour la tomographie assistée par ordinateur certifiée. Le processus d'I/F est souvent effectué en différé, hors du système principal de tapis roulant, pour ne pas retarder les bagages inspectés. Tout bagage non admis au Niveau 3 est renvoyé à des niveaux supérieurs d'I/F, non associés au système de traitement des bagages. Les bagages admis au Niveau 3 sont renvoyés vers le processus principal de traitement des bagages pour livraison à la zone de tri assignée.

d) Niveau 4 : À ce niveau, le passager est normalement convoqué aux fins d'une fouille manuelle du contenu de son bagage. Cette procédure est souvent effectuée à proximité de la porte de départ, où le passager peut être trouvé rapidement. Il est cependant préférable que la fouille se fasse à un emplacement plus éloigné, à l'abri des regards des autres passagers. Les bagages admis à ce stade sont chargés directement à bord de l'avion. Les bagages rejetés, ou dont le propriétaire n'a pu être trouvé, sont reclassés au Niveau 5.

e) Niveau 5 : Les bagages considérés comme suspects par les opérateurs d'I/F sont soumis à l'I/F de Niveau 5. Les autorités compétentes, y compris la police et la direction de l'aéroport, sont averties par

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

l'opérateur de sûreté lorsque des bagages non admis sont renvoyés au Niveau 5, et des procédures d'urgence préétablies sont engagées, ce qui comprend normalement l'appel à une équipe spécialisée de neutralisation des explosifs et munitions (NEM).

11.8.7.4 Les variations de ce modèle générique à cinq niveaux comprennent les configurations suivantes :

a) Les postes de travail des opérateurs du Niveau 2 sont remplacés par une unité intégrée EDS de tomographie assistée par ordinateur. Aux aéroports qui ont adopté cette solution, le débit de traitement des bagages par heure en période de pointe est réduit pour correspondre à la capacité maximale de l'équipement de tomographie assistée par ordinateur, qui est normalement de 450 à 500 bagages par heure.

b) Le système de traitement des bagages est modifié pour diriger automatiquement des bagages présélectionnés vers une unité EDS certifiée. L'aéroport peut choisir, pour ce faire, d'utiliser un logiciel de suivi ou des étiquettes appropriées (généralement d'identification par radiofréquence) attachées aux bagages avant ou durant l'enregistrement.

11.8.7.5 La capacité de traitement maximale actuelle de l'équipement EDS écarte son utilisation comme équipement principal pour des systèmes à capacité modérée ou élevée.

11.8.7.6 Si un processus d'I/F à niveaux multiples est adopté, il convient d'appliquer les principes généraux ci-après :

a) le nombre de niveaux de fouille devrait être limité à un minimum ;

b) les informations pertinentes devraient être communiquées d'un niveau au suivant ;

c) chaque niveau successif devrait fournir une valeur de sûreté supplémentaire évidente, en augmentant la profondeur, la qualité et/ou le degré de détails de l'examen ;

d) le processus de fouille doit toujours être à sûreté intégrée.

11.8.7.7 Le système devrait automatiquement rejeter le bagage dans les circonstances suivantes :

a) l'opérateur n'arrive pas à prendre une décision ;

b) le bagage est mal suivi au sein du système d'I/F des bagages de soute ;

c) l'équipement d'I/F n'arrive pas à traiter le bagage en raison de l'insuffisance d'information.

11.8.7.8 Les spécifications et les capacités de performance du matériel d'I/F utilisé dans un système de traitement des bagages de soute à niveaux multiples détermineront les taux de rejet pour les différents niveaux d'I/F du système, mais il revient à l'autorité compétente de déterminer et de suivre le taux de rejet acceptable pour chaque niveau, c'est-à-dire un niveau nettement au-dessous ou au-dessus duquel une anomalie des capacités de détection serait probable, ce qui inciterait l'autorité compétente et/ou l'autorité aéroportuaire à prendre les mesures correctrices qui s'imposent. Il convient également d'établir différents taux de rejet acceptables en fonction des besoins de capacité accrue de détection, selon les divers niveaux nationaux de menace.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.8.8 Principes généraux de l'inspection/filtrage

11.8.8.1 Durant l'inspection/filtrage radioscopique, l'opérateur de radioscopie devrait :

a) examiner l'image radioscopique en entier, pour déceler des articles réglementés, ou des éléments d'articles réglementés, en faisant un usage complet et efficace des fonctions d'accentuation de l'image, selon le cas. Il devrait en particulier, mais sans s'y limiter, rechercher les éléments d'un EEI, notamment des détonateurs, fils, batteries et dispositifs de minuterie électroniques ou mécaniques. Il convient d'accorder une attention particulière aux zones épaisses ou opaques qui pourraient dissimuler des articles réglementés et aux zones signalées par le système comme emplacements potentiels d'un article qui pourrait constituer une menace ;

b) s'assurer que l'image du bagage est d'une teinte uniforme, car des bords plus clairs peuvent indiquer la présence d'un explosif en feuille dont la forme ne recouvre pas complètement les parois du bagage ;

c) accorder autant d'attention au cadre d'un bagage et à ses éléments qu'à son contenu ;

d) examiner toute partie métallique ou rembourrée d'un bagage pour détecter des renflements ou des protubérances qui pourraient cacher partiellement un engin explosif.

11.8.8.2 Si l'opérateur de radioscopie n'est pas entièrement convaincu qu'un bagage et son contenu ne contiennent aucun article réglementé ou élément d'article réglementé, le bagage devait être soumis à un autre examen. Les agents ne devraient jamais se sentir obligés d'admettre un bagage.

Procédures de traitement des bagages non standard

11.8.8.3 Les bagages surdimensionnés, excessivement lourds, aux formes inhabituelles ou autrement non standard, qui ne peuvent être accueillis dans le système ordinaire, peuvent souvent être soumis à une inspection radioscopique avec un appareil à ouverture plus grande. Les articles qui ne peuvent pas, néanmoins, être inspectés/filtrés aux rayons X devraient faire l'objet d'une fouille manuelle.

11.8.8.4 Certains articles, tels que les bicyclettes ou les skis, ne se prêtent pas facilement à une fouille manuelle ordinaire et devraient donc être examinés en détail par des moyens physiques et visuels. Les éléments qui peuvent être détachés ou retirés devraient, si possible, être inspectés/filtrés aux rayons X. Du matériel de détection de traces d'explosifs peut être utilisé à l'appui de ce processus, en se concentrant sur les emplacements où des explosifs pourraient être dissimulés ou insérés.

Contrôle et gestion du système

11.8.8.5 Une fois que l'équipement d'inspection/filtrage de bagages de soute a été installé et réglé pour un fonctionnement optimal, le contrôle de toutes modifications au matériel et au logiciel du système devrait être réservé uniquement à certaines personnes autorisées. Avant d'être appliquée, toute modification devrait être approuvée formellement par l'autorité compétente.

11.8.8.6 Avant de prendre ses fonctions, le personnel de sûreté devrait recevoir une formation appropriée efficace incluant la familiarisation à son rôle particulier, ainsi qu'une vue d'ensemble du système entier ; les procédures à suivre devraient lui être communiquées en détail.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.8.8.7 Une possibilité d'effectuer des contrôles du système est d'établir un protocole opérationnel pour chaque emplacement. Ce protocole peut couvrir le matériel, notamment spécifications des logiciels, dispositions de maintenance, exigences de formation, procédures détaillées d'inspection/filtrage, de fouille et de résolution à chaque niveau de sûreté, exigences de tenue de dossiers, plans d'urgence en cas de panne du système, etc. Une fois ces protocoles établis, il convient de définir un processus d'approbation des modifications à tout élément. Des contrôles stricts sont nécessaires pour s'assurer que les procédures établies ne sont pas modifiées sans l'approbation des personnes expressément autorisées.

Registres du système d'inspection/filtrage

11.8.8.8 Des registres devraient être tenus pour les éléments ci-après dans le cadre du système d'I/F des bagages de soute et pour tous les bagages de soute qui font l'objet de fouilles manuelles :

a) vérification de routine du matériel d'I/F et des opérations d'entretien ;

b) résultats des tests de conformité de routine ;

c) volumes quotidiens de bagages traités à chaque niveau de sûreté ;

d) dossier individuel pour chaque bagage envoyé à la fouille manuelle, indiquant :

1) date, heure et lieu de la fouille ;

2) nom de l'agent de fouille ;

3) nom du passager concerné et son numéro de vol ;

4) raison pour laquelle la fouille a été demandée ;

5) résultats de la fouille.

Tests de compétences des opérateurs

11.8.8.9 La compétence des opérateurs devrait être vérifiée périodiquement. Diverses méthodes sont disponibles, notamment l'utilisation de logiciels TIP pour intégrer des images simulées dans les affichages de bagages réels durant le traitement, tout en enregistrant automatiquement les réactions de l'agent. L'Annexe 6 à l'Appendice 20 contient des éléments indicatifs sur l'utilisation du logiciel TIP. L'utilisation de méthodes non technologiques, telles que l'insertion de pièces factices simulant des éléments de menace dans les bagages de test ou des bagages réels de passagers, avec la permission de ceux-ci, pour évaluer la capacité des opérateurs d'identifier ces articles, peut aussi être efficace.

11.8.8.10 Quelle que soit la méthode utilisée, les résultats des tests devraient servir d'outils de renforcement des performances et devraient être partagés avec les opérateurs d'I/F et les exploitants d'aéronefs intéressés.

Procédures en cas de panne du système

11.8.8.11 L'autorité compétente devrait établir dans son NCASP des procédures détaillées sur la manière d'accomplir l'inspection des bagages nécessaire en cas de panne du matériel d'I/F.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.8.8.12 Les plans conjoncturels devraient couvrir les cas où une panne ou une défaillance touche le système d'inspection/filtrage des bagages de soute, voire l'ensemble du système des bagages, de manière que tous les bagages visés puissent continuer d'être inspectés/filtrés et fouillés selon les normes établies. Les États devraient prévoir l'option d'appliquer des techniques temporaires d'atténuation du processus d'inspection/filtrage des bagages de soute, pour assurer la continuité des opérations.

11.8.8.13 Les installations d'I/F des bagages de soute et le système de bagages devraient comporter une redondance suffisante (capacité de secours et/ou souplesse), permettant de poursuivre l'I/F de tous les bagages de soute même si le système devient inutilisable ou ne peut fonctionner à sa capacité normale.

11.8.8.14 Il est essentiel d'utiliser pleinement les installations et les ressources d'I/F disponibles. Si nécessaire, des facilités de fouille manuelle ou des équipements d'I/F supplémentaires devraient être disponibles. Comme aide aux fouilles manuelles, le système d'I/F devrait être capable de retrouver et d'imprimer au moins la dernière image traitée.

11.8.8.15 Voici quelques exemples de mesures conjoncturelles en cas de problème dans le système d'I/F des bagages de soute ou du système de bagages en général :

a) réorientation manuelle ou automatique des bagages vers d'autres installations d'I/F disponibles, incluant les installations destinées aux bagages en correspondance ou aux bagages non standard ;

b) réorientation des passagers vers des comptoirs d'enregistrement liés à des installations opérationnelles d'I/F de bagages de soute, ou instructions données à certains passagers d'apporter leurs bagages à des points de fouilles centraux ;

c) mise sur pied de moyens de fouille manuelle supplémentaires ;

d) déploiement d'équipements de radioscopie mobiles ;

e) application de techniques d'urgence d'atténuation de l'I/F approuvées par l'État.

11.8.8.16 Il peut être nécessaire d'établir des installations spéciales comme solution de secours si le système principal ne dispose pas de la capacité adéquate, ou lorsque d'autres installations opérationnelles ne peuvent pas être employées facilement.

11.8.8.17 Tous les efforts devraient être déployés pour maintenir un processus efficace d'inspection/filtrage et de fouille de tous les bagages, en utilisant dans toute la mesure du possible le matériel et les ressources disponibles. Il est essentiel que les plans conjoncturels comprennent des procédures pour résoudre rapidement les problèmes opérationnels de façon proactive et efficace. La mise en œuvre des plans conjoncturels devrait être pratiquée régulièrement pour assurer une bonne connaissance des procédures et détecter et résoudre toutes difficultés pratiques qui pourraient survenir.

Dispositions spéciales de sûreté

11.8.8.18 Un membre d'équipage ou un autre représentant agrée de l'exploitant peut, pour des raisons de sécurité, réorienter les bagages de cabine transportés au-delà de la porte d'embarquement pour les placer dans les soutes de l'aéronef. Ces bagages n'ont pas à subir l'I/F des bagages de soute, à condition qu'en soient retirées toutes marchandises dangereuses dont le transport dans les soutes est interdit (telles que les piles au lithium, les dispositifs

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

de piles à combustible, etc.) et sous réserve que les critères de rapprochement des passagers et des bagages soient respectés, c'est-à-dire que le propriétaire du bagage soit à bord de l'aéronef. La Partie 8 du Doc 9284 contient d'autres renseignements sur les marchandises dangereuses transportées par des passagers ou des membres d'équipage.

11.8.8.19 Les bagages de soute qui ont subi une I/F à un aéroport appliquant des mesures de sûreté reconnues peuvent être transférés sans autre I/F à leur arrivée dans un État qui a conclu un accord de sûreté à guichet unique. L'Appendice 28 contient d'autres indications sur les accords de sûreté à guichet unique.

11.8.8.20 Les exploitants d'aéroports devraient veiller à ce que les dispositions appropriées relatives à la mise en œuvre de systèmes de sûreté à guichet unique soient intégrées dans leurs programmes de sûreté.

11.8.8.21 Dans le cas de type d'aéronefs où il n'y a pas de division entre la cabine passagers et les soutes à bagages, les exploitants d'aéronefs devraient appliquer des mesures supplémentaires pour empêcher l'altération des bagages de soute inspectés/filtrés, ce qui pourrait inclure :

a) l'installation de filets ou de toutes autres barrières qui bloqueront l'accès au compartiment des bagages de soute durant le vol ; ou

b) l'application de casiers fixes spéciaux pour les bagages qui pourraient contenir des articles réglementés ou dangereux ; la barrière ou les casiers devraient être verrouillés et accessibles avec une clé ou un code connu uniquement du personnel au sol.

11.8.8.22 Si l'enregistrement hors aéroport est permis, des procédures de sûreté supplémentaires devraient être appliquées pour assurer le même degré de sûreté que celui qui correspond aux formalités d'enregistrement à l'aéroport ; ces procédures devraient être soumises à l'approbation et à l'inspection régulière par l'autorité compétente. Elles devraient être décrites en détail dans les NCASP des États.

11.8.8.23 Le NCASP devrait également couvrir les aspects ci-après de l'enregistrement en ville :

a) zone de manutention protégée pour les bagages de soute ;

b) sûreté des bagages placés dans un véhicule durant le transport terrestre vers l'aéroport et à l'aéroport, jusqu'à ce qu'ils soient chargés à bord de l'aéronef ;

c) procédure de scellement des compartiments d'entreposage des bagages et des véhicules de transport ;

d) contrôle des stocks de sceaux ;

e) rapprochement des passagers et des bagages au moment du chargement à bord de l'aéronef.

11.8.8.24 Tout conteneur ou toute cage destinés au transport d'animaux dans les soutes d'un aéronef devraient être soumis aux mesures de contrôle de sûreté appropriées. Si la cage est fournie par l'exploitant d'aéronefs, elle devrait faire l'objet d'une vérification visuelle avant qu'un animal y soit placé. L'exploitant d'aéronefs devrait être responsable du maintien de la sécurisation des cages occupées en attendant qu'elles soient chargées à bord.

11.8.8.25 Si le conteneur appartient au propriétaire de l'animal, il devrait être soumis à l'I/F pendant qu'il est vide. Une fois l'I/F effectuée de manière satisfaisante, le conteneur devrait être remis à l'exploitant d'aéronefs pour le transport de l'animal. Si l'équipement d'I/F n'est pas disponible, une inspection visuelle du conteneur devrait être effectuée avec le concours du propriétaire de l'animal.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.8.8.26 Avant de charger une cage dans la soute d'un aéronef, le personnel de manutention au sol devrait examiner visuellement la cage pour vérifier qu'elle n'a pas été trafiquée.

11.9 IMPRÉVISIBILITÉ — PRINCIPE ET MESURES

11.9.1 Principe

11.9.1.1 L'application de l'imprévisibilité en matière de sûreté de l'aviation peut être définie comme la mise en œuvre de contrôles de sûreté à des fréquences irrégulières, à différents endroits et/ou avec des moyens qui varient, en accord avec un cadre défini, afin d'en accroître l'effet dissuasif et l'efficacité. Ces contrôles de sûreté, appelés aussi mesures imprévisibles, devraient être mis en œuvre de telle manière qu'il soit très improbable que les personnes assujetties à de telles mesures (passagers, non-passagers et, dans certaines circonstances, le public en général) puissent prévoir quand, où et comment elles seront appliquées.

11.9.1.2 L'application de l'imprévisibilité en sûreté de l'aviation peut aider à perturber des activités hostiles de reconnaissance, de surveillance, de répétition et d'attaque au moyen du déploiement de contrôles de sûreté très visibles à des endroits autres que les postes d'I/F et de l'introduction d'éléments inattendus dans l'I/F du public, des passagers et du personnel, dans le cadre de sûreté général.

11.9.1.3 Des mesures imprévisibles au sein d'un régime de sûreté devraient être mises en œuvre d'une manière qui s'appuie sur une évaluation de risques et une méthodologie documentée, en vue de parvenir au résultat qui consiste à faire échouer ou prévenir les actes d'intervention illicite.

11.9.1.4 Une évaluation de risques devrait donc être effectuée par les autorités nationales compétentes, en identifiant les types de mesures imprévisibles et en établissant les domaines concernés. Ces mesures devraient être adaptées et mises en œuvre par les autorités locales compétentes dans l'environnement aéroportuaire.

11.9.2 Objectif et avantages

11.9.2.1 L'introduction de mesures imprévisibles ne devrait pas empêcher ou affaiblir les normes internationales existantes de l'Annexe 17.

11.9.2.2 Des mesures imprévisibles peuvent présenter un certain nombre d'avantages, dont les suivants, sans s'y limiter :

a) effets dissuasifs renforcés (y compris pour la menace interne) ;

b) possibilités accrues de détection ;

c) efficacité renforcée d'utilisation des ressources existantes, par la gestion des ressources et la motivation du personnel ;

d) souplesse de mise en œuvre (par exemple pour les vols à haut risque et dans des domaines où des carences ont été identifiées).

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Dissuasion renforcée

11.9.2.3 L'introduction de l'imprévisibilité dans les régimes de sûreté peut renforcer la protection contre des activités hostiles de reconnaissance, de surveillance et de répétition, pendant lesquelles les vulnérabilités pourraient être identifiées et exploitées. L'usage de mesures imprévisibles, spécialement lorsqu'elles ont une grande visibilité, peut contribuer à rendre moins prévisibles les régimes de sûreté existants. Cela devient donc un plus grand défi pour les personnes de circonvenir les mesures en place et d'exécuter un acte d'intervention illicite.

11.9.2.4 Le caractère imprévisible des mesures peut rendre plus difficile la planification d'une attaque, tout en augmentant la probabilité que des attaques soient perturbées. De même, des mesures imprévisibles peuvent atténuer des menaces existantes ou nouvelles, y compris la menace interne. Si des mesures imprévisibles sont mises en place, il est possible, par exemple, de réduire sensiblement l'avantage de quelqu'un qui, du fait qu'il travaille à un aéroport, possède une connaissance suffisante des mesures de sûreté systématiques.

Mesures imprévisibles seulement dissuasives

11.9.2.5 Certaines mesures imprévisibles manifestes peuvent être déployées à seule fin d'avoir un effet dissuasif, alors que le public, les passagers et le personnel sont amenés à penser que de telles mesures sont destinées à la détection. On parle parfois de « leurrage ». Ainsi, un aéroport pourrait poster des escouades canines aux portes d'embarquement bien qu'elles n'aient pas reçu de formation à la détection d'explosifs.

11.9.2.6 Des mesures de leurrage imprévisibles manifestes, destinées seulement à avoir un effet dissuasif, ne devraient jamais être déployées en remplacement de mesures de base telles que l'inspection/filtrage ou les contrôles de sûreté, même à titre temporaire ou pour compenser un manque d'efficacité de l'I/F ou des contrôles de sûreté. Des mesures seulement dissuasives ne devraient pas être utilisées comme moyen de se conformer à des normes internationales, y compris les dispositions de l'Annexe 17 ; elles ne devraient être envisagées qu'en addition à un régime de sûreté prévisible ou non.

Détection accrue

11.9.2.7 L'application de l'imprévisibilité peut accroître encore les possibilités de détection des régimes de sûreté existants. Les organismes compétents pourraient, par exemple, déployer des chiens de détection d'explosifs ou des stations mobiles de détection de traces d'explosifs à différents endroits stratégiques sur les lieux de l'aéroport, par exemple avant les postes d'I/F, dans les salons, aux portes d'embarquement et dans les zones de sûreté à accès réglementé.

Efficacité renforcée

11.9.2.8 Le personnel de sûreté se trouve souvent en train d'exécuter des tâches répétitives pendant une période préétablie (quarts de travail), pendant laquelle il devrait rester vigilant, et se trouve donc confronté au syndrome de la « routine ». Alors que les principes des facteurs humains aident à optimiser l'efficacité avec laquelle le personnel de sûreté accomplit ses tâches, l'application de mesures imprévisibles donne une opportunité de rompre la routine en déployant le personnel à différents endroits au cours de la journée, et d'appliquer un plus large ensemble de contrôles de sûreté que ceux qui sont appliqués selon des régimes de sûreté prévisibles.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.9.2.9 Une formation appropriée devrait être dispensée au personnel de sûreté qui intervient dans l'application de mesures imprévisibles. Une telle formation devrait lui permettre de mieux comprendre la nature dynamique des menaces et les vulnérabilités de l'environnement aéroportuaire dans lequel il opère, et l'importance de son rôle pour assurer en tout temps la sécurisation de l'aéroport. Le personnel de sûreté peut, par exemple, être encouragé à proposer de nouvelles mesures imprévisibles répondant aux caractéristiques de l'aéroport et/ou de certaines zones où il travaille. Un bénéfice direct devrait être une plus grande implication et une plus grande motivation du personnel de sûreté dans l'exécution de ses tâches.

Souplesse

11.9.2.10 En cas de hausse du niveau de menace, que ce soit au niveau national ou local, des mesures imprévisibles peuvent être une solution efficace, rapide et souple pour contrer la menace. Ces mesures peuvent être déployées dans des zones qui ne sont généralement pas considérées comme étant à risque, mais pour lesquelles du personnel de sûreté est déjà formé de façon appropriée, indépendamment du lieu. L'application de l'imprévisibilité dans un régime de sûreté peut donc faciliter le prompt déploiement de contrôles de sûreté supplémentaires visant à atténuer de nouvelles menaces, sans exiger une nouvelle formation à la sûreté, qui prendrait du temps.

11.9.2.11 Le temps que les passagers passent à faire la file devrait être considéré comme une opportunité idéale de mettre en œuvre des mesures imprévisibles telles que les techniques de détection comportementale ou l'usage de chiens de détection d'explosifs. Profiter de ce temps pourrait permettre aux entités compétentes d'appliquer des mesures de sûreté sans créer plus de retards ou accroître le temps passé à faire la file.

11.9.3 Déploiement opérationnel

11.9.3.1 En introduisant des mesures imprévisibles dans un système de sûreté, les entités compétentes devraient mettre en œuvre des mesures visant à dissuader les personnes de commettre des actes d'intervention illicite, et à donner des possibilités accrues de détecter le port d'articles interdits non autorisés. Ces mesures peuvent inclure ce qui suit, sans s'y limiter :

a) mesures de dissuasion :

   1) usage de techniques de détection comportementale ouverte (non dissimulée), comportant un engagement actif avec le public, les passagers et le personnel à différents endroits d'un aéroport ;

   2) renforcement des équipes et patrouilles de sûreté ouvertes dans certaines zones, y compris les zones côté ville. Cette visibilité peut être obtenue par la présence d'équipes canines ou d'agents de détection comportementale stagiaires ; et/ou

   3) mesures de leurrage, telles que la mise en place d'équipes canines de détection de non-explosifs ou l'installation de caméras de surveillance vidéo qui n'enregistrent pas et d'équipement de sûreté non fonctionnel dans des zones non critiques ;

b) opportunités de détection :

   1) usage de techniques de détection comportementale discrète ;

   2) établissement de stations d'inspection/filtrage supplémentaires aux postes d'inspection/filtrage et/ou aux portes, pouvant comprendre l'usage de détecteurs de traces d'explosifs ; et/ou

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

3) usage d'équipes canines de détection d'explosifs à l'intérieur des salons et/ou à bord d'aéronefs et/ou à l'enregistrement, aux points de contrôle d'I/F, aux portes et dans les zones de tri des bagages.

11.9.3.2 Le déploiement de mesures imprévisibles peut différer d'un aéroport à un autre du fait des environnements locaux particuliers définis par les infrastructures, les ressources disponibles et autres particularités inhérentes aux opérations aéroportuaires. Idéalement, le déploiement de ces mesures devrait être géré par un nombre limité de personnes pour que leur caractère imprévisible soit maintenu.

11.9.3.3 Une coordination devrait être exigée entre les diverses entités qui, à un aéroport, interviennent dans la mise en œuvre de mesures imprévisibles, pour assurer que les mesures soient réalisées efficacement. Une collaboration devrait aussi être exigée pour distribuer, comprendre et documenter comme il convient les responsabilités de chacune des parties qui interviennent. Le comité de sûreté d'aéroport (ASC) devrait établir ces responsabilités conformément aux dispositions du NCASP, examiner régulièrement la fréquence, les emplacements et les divers moyens de mise en œuvre des mesures imprévisibles à l'aéroport et les résultats, et apporter des modifications s'il y a lieu.

11.9.3.4 Les programmes de sûreté des entités et les procédures opérationnelles standard pertinentes devraient être actualisés pour documenter l'application de mesures imprévisibles et des procédures connexes. La connaissance de l'objectif, des détails et de la planification du déploiement de mesures imprévisibles devrait être limitée au personnel ayant un besoin opérationnel de connaître.

11.9.3.5 Les ASC devraient informer l'autorité compétente de l'état actuel des mesures imprévisibles mises en place à l'aéroport et lui signaler tous problèmes ne pouvant être résolus au niveau local.

11.9.3.6 Les entités compétentes responsables de la mise en œuvre de mesures imprévisibles devraient adapter en conséquence leurs activités internes de contrôle qualité, y compris l'enregistrement systématique des résultats des activités entreprises lorsque des mesures imprévisibles sont mises en œuvre.

Un exemple de mesures imprévisibles : réorganisation du poste d'I/F

11.9.3.7 La Figure 11-6 montre comment des mesures imprévisibles peuvent être intégrées dans le fonctionnement quotidien d'un poste d'I/F au moyen de modifications de l'agencement. Lorsque de telles mesures sont mises en œuvre, les passagers ne sont pas en mesure de déterminer à quel type d'I/F ils seront soumis avant d'atteindre la tête de la file. Un tel point de contrôle imprévisible pourrait avoir, entre autres, les caractéristiques suivantes :

a) deux ou plusieurs couloirs différents avec deux ou plusieurs ensembles différents de méthodes d'I/F, dits aussi « sous-points de contrôle », pourvu que les passagers ne sachent pas avant d'atteindre la tête de la file vers quels sous-points de contrôle on les oriente ;

b) gestion électronique du flux de passagers pour assurer la répartition aléatoire et imprévisible des passagers à travers les sous-points de contrôle ;

c) rotations imprévisibles des méthodes d'I/F entre les sous-points de contrôle. Ceci peut avoir lieu une ou plusieurs fois par jour, et devrait être déterminé et documenté au début de chaque journée opérationnelle, et partagé avec les parties concernées sur la seule base du besoin de connaître ;

d) écrans visuels tels que des murs pour dissimuler l'agencement du poste d'I/F (c'est-à-dire la configuration du sous-point de contrôle) à la vue des passagers.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

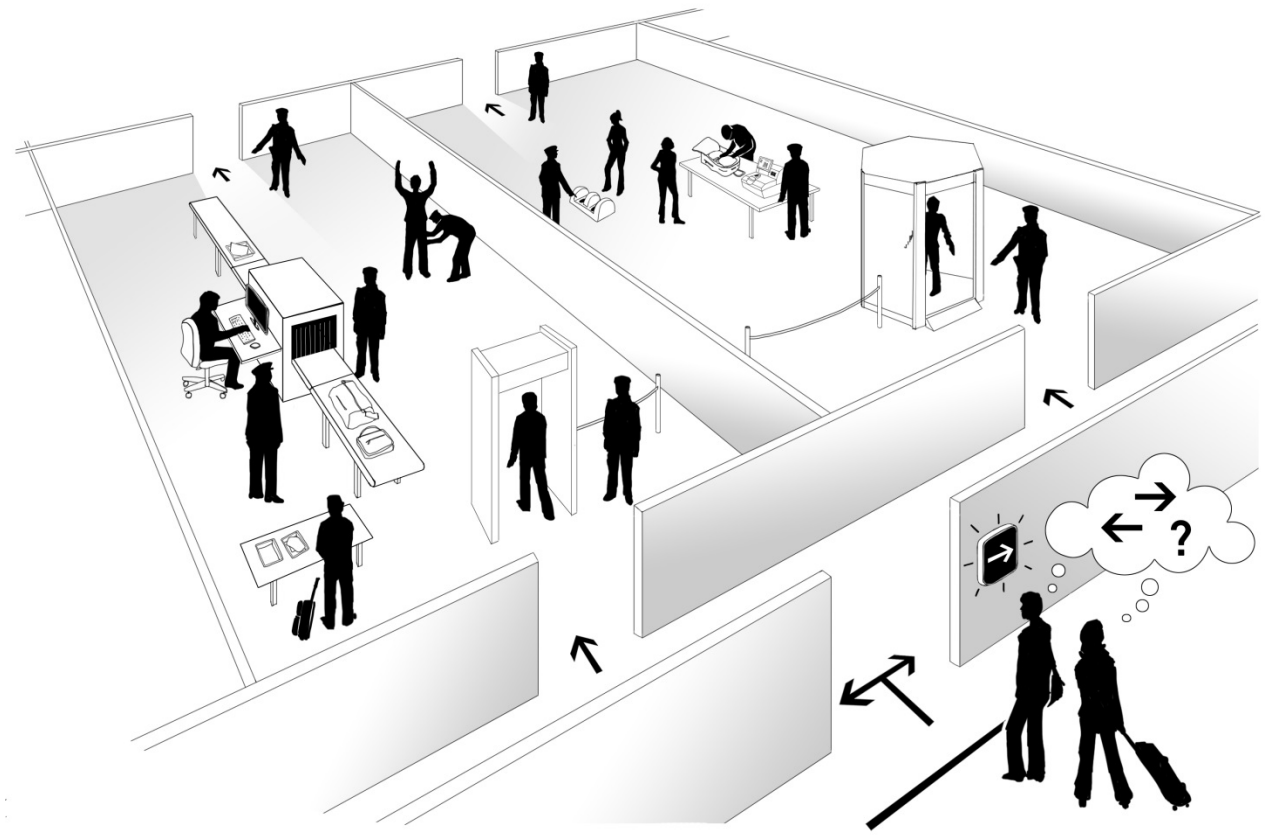


Figure 11-6. Mesures imprévisibles déployées au moyen d'une modification du poste d'inspection/filtrage

11.9.4 Défis opérationnels

11.9.4.1 Les mesures imprévisibles ne devraient ni affaiblir la mise en œuvre d'autres mesures de sûreté en place, ni gêner le personnel de sûreté dans ses tâches. Les entités compétentes devraient veiller à ce que l'application de l'imprévisibilité vienne en complément des mesures prévisibles, et à ce qu'elles réalisent ensemble les résultats souhaités en matière de sûreté de l'aviation tels que déterminés par une évaluation de risques effectuée par les autorités compétentes. En particulier, des mesures imprévisibles appliquées à un poste, ou autour d'un poste, d'I/F ne devraient pas interférer avec l'objectif primordial qu'est la détection d'articles interdits non autorisés.

11.9.4.2 Des mesures imprévisibles, tout en faisant partie d'un système de sûreté multicouches, devraient être appliquées de telle façon qu'elles ne soient pas redondantes par rapport aux mesures de sûreté prévisibles qui sont en place. Les entités compétentes pour la mise en œuvre de mesures imprévisibles devraient donc revoir périodiquement leurs systèmes de sûreté pour identifier toutes mesures qui pourraient faire double emploi, éliminer certaines mesures lorsque c'est possible, et assurer que les résultats en matière de sûreté continuent d'être réalisés de façon appropriée.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Confidentialité et communication

11.9.4.3 L'élément de sensibilisation est essentiel à la réalisation de l'objectif de dissuasion qu'implique l'imprévisibilité. En même temps, le maintien d'un haut niveau de confidentialité en ce qui concerne les moments et les lieux de déploiement de mesures est également important. Les entités compétentes devraient donc mettre en œuvre une stratégie de communication adéquate visant à informer le public, les passagers et le personnel que des mesures de sureté supplémentaires imprévisibles et non discriminatoires sont en place à un aéroport. Le personnel de l'aéroport devrait connaître les bénéfices de telles mesures, tout en veillant à ce que les détails en ce qui concerne où et quand des mesures imprévisibles seront mises en œuvre ne soient communiqués qu'à un nombre limité de personnes ayant un besoin opérationnel de savoir. Par exemple, s'il s'agit de mettre en œuvre des mesures imprévisibles à un point de contrôle d'I/F, le superviseur de service devrait être la seule personne ayant connaissance de l'horaire de déploiement, et donner des instructions en conséquence au personnel de sûreté.

11.9.4.4 L'expérience des passagers devrait être un élément clé lorsque de nouvelles mesures de sûreté sont envisagées, et les entités compétentes devraient donc élaborer une stratégie de communication conçue pour informer le public des avantages et des incidences que l'application de mesures imprévisibles peut avoir sur leurs expériences de voyage. De telles informations devraient inclure ce qui est à attendre avant, pendant et/ou au-delà d'un point de contrôle d'I/F, ainsi que les raisons de la mise en œuvre de telles mesures.

11.9.4.5 L'objectif d'une telle stratégie de communication est double : préparer le public, les passagers et le personnel à un nouveau dispositif de mesures avec lequel ils pourraient n'être pas familiarisés, et réaliser l'effet dissuasif recherché en introduisant l'imprévisibilité dans un régime de sûreté.

11.9.4.6 Les entités compétentes devraient, en particulier, communiquer le caractère non discriminatoire de l'imprévisibilité et souligner que chaque passager et chaque membre d'équipage a une égale probabilité d'être soumis à des contrôles de sûreté imprévisibles.

11.9.4.7 Les personnels de sûreté et autres que de sûreté devraient, les uns et les autres, être entièrement formés au sujet du nouvel environnement de sûreté. Le personnel de sûreté devrait recevoir une formation appropriée relative à l'application de mesures imprévisibles, tandis que le personnel autre que de sûreté devrait être pleinement mis au courant de ces mesures, par exemple lors de séances de formation de sensibilisation à la sûreté.

Mesures ouvertes et mesures discrètes

11.9.4.8 Une sensibilisation est essentielle pour la réalisation de l'objectif de dissuasion qu'a l'imprévisibilité. Cependant, les mesures imprévisibles devraient combiner des mesures visibles et des mesures discrètes. Pour assurer que les mesures discrètes aient elles aussi un effet dissuasif, leur existence de principe devrait être rendue publique, par exemple au moyen de panneaux dans les aéroports.

11.9.4.9 Les mesures imprévisibles ouvertes sont celles qui sont visibles pour les personnes, qu'elles soient soumises à ces mesures ou non. Par exemple, l'application imprévisible de divers types de mesures d'I/F à un poste d'I/F est considérée comme étant une mesure imprévisible ouverte.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.9.4.10 Les mesures imprévisibles discrètes sont celles qui ne sont pas visibles pour les personnes soumises à des contrôles de sûreté. Les personnes soumises à ces mesures n'ont généralement pas connaissance du type, de la méthode et/ou de l'application de ces mesures, bien qu'elles puissent avoir connaissance de leur présence. Par exemple, l'emploi de personnel de détection comportementale en tenue civile pour observer les passagers est considéré comme étant une mesure imprévisible discrète, même lorsque des panneaux sont utilisés pour informer les passagers qu'ils peuvent être observés, étant donné que le public, les passagers et les membres du personnel ne sauraient pas s'ils sont en train d'être observés à un moment donné ou en un lieu donné.

11.9.5 Réglementation et supervision nationales

11.9.5.1 L'autorité compétente devrait établir un cadre réglementaire pour la mise au point de mesures imprévisibles et apporter un appui pour leur mise en œuvre (par exemple par une stratégie de communication et du matériel d'information destiné au public, aux passagers et au personnel). Le NCASP devrait inclure l'objectif et toutes les dispositions et responsabilités pertinentes en rapport avec le déploiement opérationnel de mesures imprévisibles.

11.9.5.2 Les États devraient être responsables de la supervision de la bonne application de mesures imprévisibles et exercer des activités de surveillance qui pourraient inclure audits, inspections, enquêtes, tests et études. Cependant, ces activités devraient être adaptées, car certaines méthodes de supervision couramment employées pourraient ne pas convenir pour des opérations imprévisibles. Toutes les activités de surveillance relatives à la supervision de mesures imprévisibles devraient figurer dans le NQCP.

11.9.5.3 Lorsque sont menées des activités de surveillance en rapport avec la mise en œuvre de mesures imprévisibles, les procédures suivantes devraient être partagées avec et examinées par l'autorité compétente :

a) objectif des mesures et sa pertinence pour la menace ;

b) description des mesures et des moyens employés pour les réaliser ;

c) emplacement et fréquence de la mise en œuvre des mesures ;

d) dossiers de formation du personnel intervenant dans la mise en œuvre des mesures.

11.9.5.4 Des dossiers des mesures imprévisibles devraient être mis à disposition sur demande adressée à l'autorité compétente, pour que des inspecteurs nationaux :

a) procèdent à des inspections sur place pour valider les heures et les lieux de mise en œuvre des mesures ;

b) examinent les dossiers pour établir si les mesures ont été mises en œuvre selon l'horaire communiqué, et déterminent pour quelles raisons si tel n'est pas le cas ;

c) vérifient que l'horaire de mise en œuvre est différent pour chaque journée d'opérations et ne suit pas un modèle préétabli au cours de plusieurs journées ou semaines.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.10 RECONNAISSANCE DE L'ÉQUIVALENCE DES MESURES DE SÛRETÉ — SÛRETÉ À GUICHET UNIQUE

11.10.1 Généralités

11.10.1.1 Pour éviter la répétition indue des contrôles de sûreté et rehausser la durabilité globale du système de sûreté de l'aviation, lorsqu'une telle mesure est conforme à leur évaluation des risques, les États peuvent envisager de reconnaître les systèmes de sûreté d'autres États dont ils ont déterminé l'équivalence avec leurs propres systèmes.

11.10.1.2 Dans le contexte de la sûreté de l'aviation, la reconnaissance de l'équivalence est définie comme étant l'acceptation et l'approbation officielle par un État du fait que des mesures de sûreté assurées dans un autre État sont au moins équivalentes, quant aux résultats pour la sûreté, à ses propres mesures de sûreté. Cette approbation peut viser une, plusieurs ou toutes les mesures de sûreté.

11.10.1.3 Les États devraient considérer si leur cadre juridique national autorise de tels arrangements.

11.10.1.4 Comme il est décrit ci-après et illustré dans la Figure 11-7, le processus menant à la reconnaissance de l'équivalence devrait être distingué de son résultat, à savoir la reconnaissance elle-même. Le processus de vérification devrait inclure tous les États intéressés, tandis que la décision finale de reconnaître l'équivalence peut ne relever que d'un seul État (reconnaissance unilatérale) ou être réciproque (reconnaissance bilatérale/multilatérale). La reconnaissance de l'équivalence est un processus qui devrait se faire au niveau de l'État.

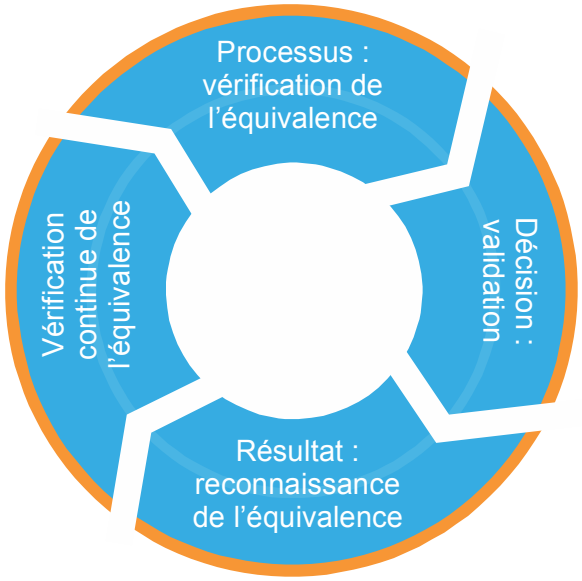


Figure 11-7. Processus de reconnaissance de l'équivalence

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.10.2 Processus de reconnaissance de l'équivalence

Processus : Vérification de l'équivalence

11.10.2.1 Le processus de vérification vise à déterminer si les mesures de sûreté dans un État donnent des résultats de sûreté qui sont au moins équivalents à ceux d'un autre État. La Figure 11-8 illustre la façon dont peut se faire une entente de reconnaissance d'équivalence entre l'État X (ou l'Aéroport A) et l'État Y (ou l'Aéroport B).

Note.— À moins d'indication contraire, toutes les références à l'État X (ou l'Aéroport A), l'État Y (ou l'Aéroport B) et l'État Z (ou l'Aéroport C) sont fondées sur la nomenclature illustrée à la Figure 11-8. La nomenclature de l'illustration, incluant le code des couleurs, est reproduite avec fidélité dans les Figures 11-8, 11-9 et 11-10. Les références à l'État W (ou l'Aéroport D) sont fondées sur la Figure 11-10.

11.10.2.2 La collaboration entre tous les États participants au processus est un facteur clé, même si le but est la reconnaissance unilatérale par l'État Y des mesures de sûreté de l'État X, sans aucune réciprocité. Cette collaboration devrait être formalisée par, disons, un échange de lettres entre l'État X et l'État Y.

11.10.2.3 Le processus de vérification est tributaire de la conformité des États participants, au moins, aux normes de l'Annexe 17.

11.10.2.4 Le processus devrait être documenté et devrait inclure un examen des documents appropriés et une évaluation sur les lieux par l'État Y des procédures de sûreté applicables mises en œuvre par l'État X.

11.10.2.5 L'examen devrait inclure une évaluation par l'État Y de tous les éléments pertinents des documents fournis par l'État X, tels que :

a) les rapports d'audit USAP de l'OACI ;

b) les NCASP, NQCP et ASP, et autres programmes pertinents de sûreté d'exploitants (p. ex. AOSP) ;

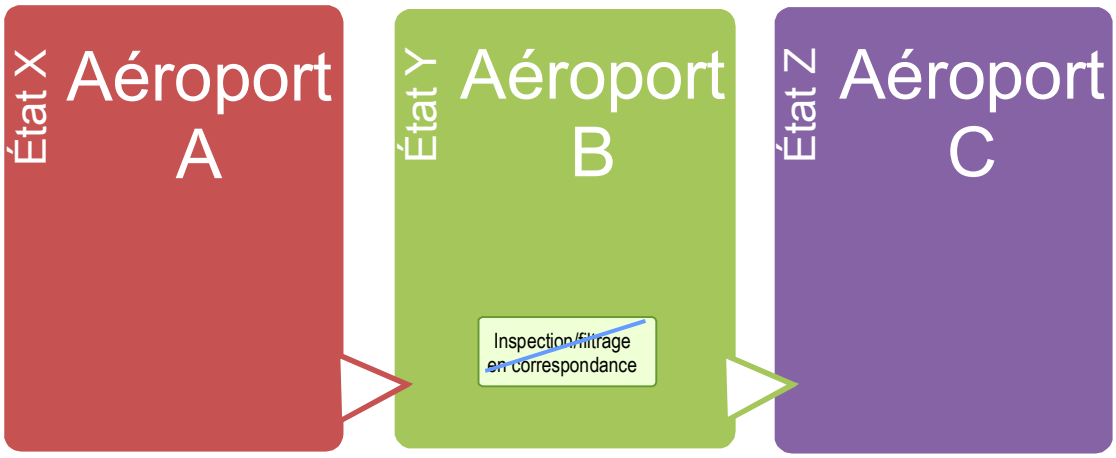


Figure 11-8. Entente de reconnaissance de l'équivalence

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) la nature et la portée de la supervision assurée par l'autorité compétente ;

d) l'échange d'informations sur l'environnement de menace et de risques ;

e) l'échange d'informations sur les ententes de reconnaissance conclues avec d'autres États ;

f) les règlements, pratiques et procédures sous-tendant tous les contrôles de la sûreté de l'aviation ;

g) le matériel de sûreté déployé aux aéroports, l'utilisation opérationnelle du matériel de sûreté, et les procédures d'étalonnage et d'entretien du matériel, le cas échéant ;

h) le recrutement du personnel de sûreté, les vérifications des antécédents, la formation et les procédures de certification ;

i) les mesures de surveillance des performances à l'aéroport sélectionné ;

j) les outils, les mesures et les procédures pour le maintien de la sûreté ;

k) les informations sur les contrôles de sûreté recueillies dans le cadre des activités nationales de contrôle de la qualité (audits, enquêtes, inspections et tests), le cas échéant. Les renseignements recueillis devraient inclure la fréquence des activités de contrôle de la qualité menées par l'État X, les résultats et autres détails pertinents, ainsi que les organismes exécutant ces activités.

11.10.2.6 Si l'État X a conclu des ententes de reconnaissance avec d'autres États, l'État Y devrait prendre en considération ces ententes pour déterminer s'il convient de reconnaître l'équivalence du système de sûreté de l'État X. Il pourrait le faire en examinant le processus de vérification utilisé par l'État X.

11.10.2.7 De même, l'État Z et tous autres États acceptant le trafic de l'État Y devraient être notifiés des ententes de reconnaissance en vigueur dans l'État Y, ainsi que de toutes modifications pertinentes apportées à ces ententes.

11.10.2.8 Outre un examen des documents, la vérification devrait comprendre aussi des évaluations sur place du système de sûreté. Ces évaluations sur place porteront sur tous les facteurs pertinents relatifs à l'exploitation des aéroports et du transport aérien.

11.10.2.9 L'examen des documents et les évaluations sur place peuvent viser spécifiquement des domaines particuliers que l'État Y souhaite reconnaître. L'État Y pourrait, par exemple, limiter la portée de sa reconnaissance à des aéroports particuliers ou à des éléments spécifiques dans l'État X, tels que l'inspection/filtrage des bagages de soute.

Décision : Validation

11.10.2.10 D'après le processus de vérification, l'État Y devrait déterminer formellement si les mesures de sûreté de l'État X donne un résultat de sûreté équivalent à celui de son propre système. L'État Y devrait arriver à une décision de valider ou non l'équivalence des mesures de sûreté et documenter sa décision.

Résultat : Reconnaissance de l'équivalence

11.10.2.11 La décision de reconnaître l'équivalence peut être multilatérale, bilatérale ou unilatérale (voir Figure 11-9) :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) Reconnaissance multilatérale de l'équivalence. Plus de deux États peuvent choisir d'être partie à une entente de reconnaissance d'équivalence sur une base multilatérale, selon laquelle la reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté est mutuelle entre tous les États. Une entente formelle, sous la forme d'un Protocole d'accord (MoU), d'un échange de lettres ou d'un Accord de reconnaissance, décrirait toutes les exigences et les responsabilités inhérentes à la mise en œuvre de l'entente de reconnaissance. Ou encore, les États peuvent aussi envisager d'utiliser des Accords relatifs aux services aériens comme véhicule pour conclure des ententes multilatérales.

b) Bilatérale (l'État X reconnaît l'État Y, et l'État Y reconnaît l'État X). Deux États peuvent décider de devenir parties à une entente de reconnaissance d'équivalence sur une base bilatérale, selon laquelle la reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté est mutuelle entre les deux États. Une entente formelle, sous la forme d'un Protocole d'accord (MoU), d'un échange de lettres ou d'un Accord de reconnaissance, décrirait toutes les exigences et les responsabilités inhérentes à la mise en œuvre de l'entente de reconnaissance Ou encore, les États peuvent aussi envisager d'utiliser des Accords relatifs aux services aériens comme véhicule pour conclure des ententes bilatérales.

c) Reconnaissance unilatérale d'équivalence (p. ex. l'État Y reconnaît l'État X, mais l'État X ne reconnaît pas l'État Y). Lorsque l'environnement opérationnel local ou les restrictions juridiques nationales ne sont pas propices à l'exécution d'une entente formelle, un État peut devenir partie à une entente de reconnaissance d'équivalence avec un autre État sur une base unilatérale (l'État Y reconnaît unilatéralement l'équivalence des mesures de sûreté de l'État X, sans que celui-ci ait à reconnaître réciproquement les mesures du premier État). Même si l'État X n'est pas requis de reconnaître l'équivalence des mesures de sûreté de l'aviation de l'État Y dans le cadre d'une entente unilatérale formelle, il convient néanmoins de définir clairement les responsabilités et dispositions de supervision, ainsi que les dispositions de partage d'information, et de les attribuer aux deux États.

11.10.2.12 La Figure 11-9 illustre la reconnaissance multilatérale et bilatérale d'équivalence. Toute entente de reconnaissance d'équivalence devrait être notifiée aux États intéressés et aux parties prenantes de l'industrie. L'Appendice 28 contient un modèle d'entente formelle de reconnaissance de l'équivalence de mesures de sûreté de l'aviation.

Vérification continue

11.10.2.13 Une fois une entente de reconnaissance en place, l'État Y devrait mener périodiquement des évaluations sur les lieux des procédures de sûreté applicables et mises en œuvre par l'État X, comme moyen de revalider l'entente. La fréquence de ces évaluations sur place, qui devrait être documentée dans l'entente, tiendra compte de la solidité du programme de supervision de la sûreté de l'État X. Il est recommandé que les évaluations sur place soient menées à des intervalles réguliers ne dépassant pas deux ans.

Notification des changements affectant la reconnaissance d'équivalence

11.10.2.14 Tout changement pertinent qui pourrait affecter la validité de l'entente de reconnaissance de l'équivalence devrait être communiqué aussitôt que possible entre les États intéressés, comme par exemple les changements de l'environnement opérationnel, ou de l'environnement de la menace et des risques.

11.10.2.15 Il convient de mettre en place des mécanismes d'échange d'information entre les autorités compétentes, les aéroports et les transporteurs, afin de faciliter et de rationaliser les changements dans les environnements opérationnels.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

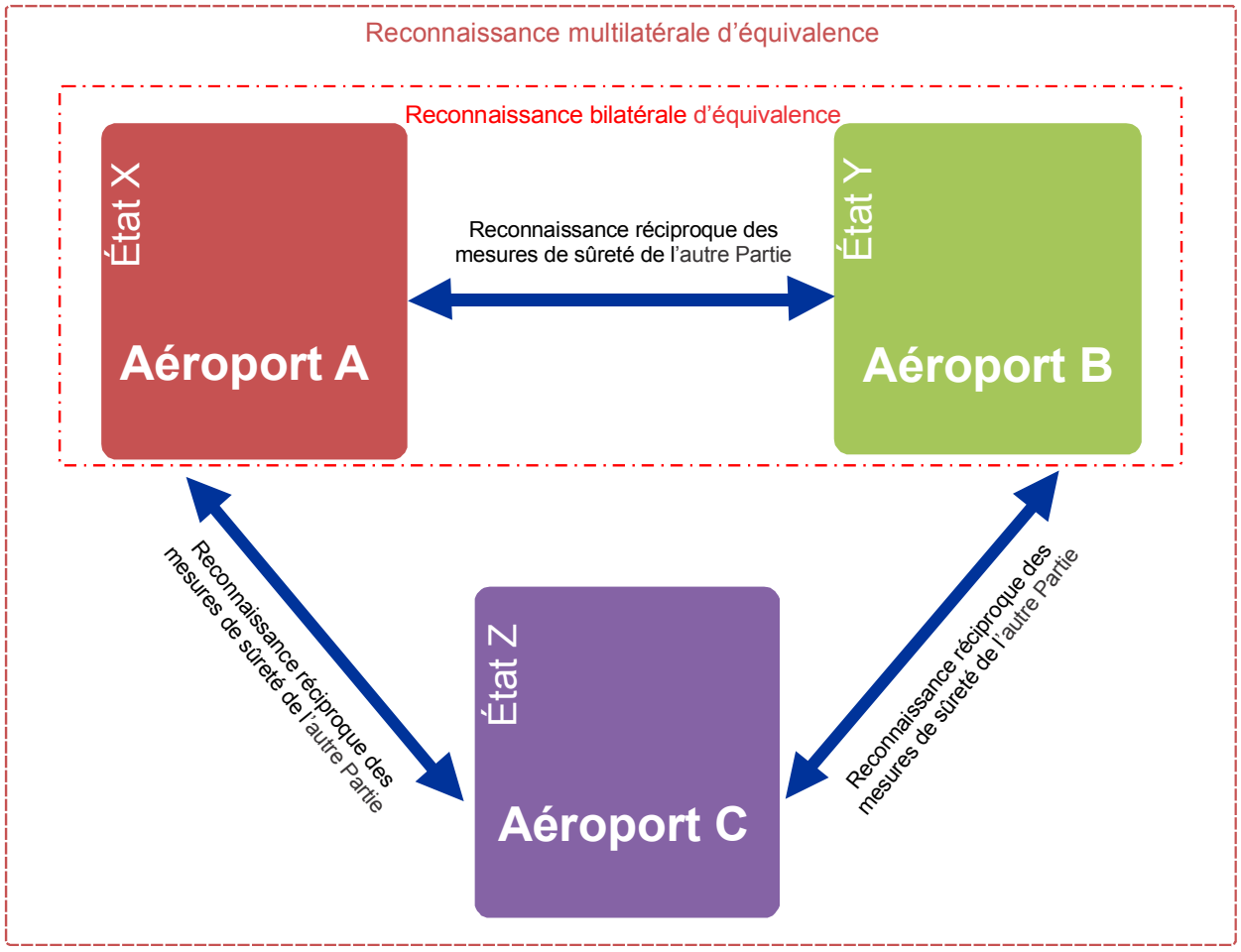


Figure 11-9. Reconnaissance multilatérale et bilatérale de l'équivalence des mesures de sûreté

11.10.2.16 Tous changements importants prévus dans les programmes de sûreté, les règlements, les procédures ou les législations nationales, qu'ils découlent de l'évolution de l'environnement de la menace ou de considérations locales, devraient être communiqués aussitôt que possible aux États intéressés.

11.10.2.17 Si un cas de non-conformité non résolu est observé durant les activités de supervision de l'État X, et qu'il a des incidences sur les résultats de sûreté, ou s'il y a un soupçon raisonnable de non-conformité par l'État X, il convient de communiquer cette information aux États aussitôt que possible.

11.10.2.18 Se fondant sur les informations reçues, les États devraient déterminer si la reconnaissance est encore valide. L'État Y devrait se réserver le droit de suspendre ou de résilier une entente de reconnaissance d'équivalence si les circonstances le mènent à penser que les mesures de sûreté applicables mises en œuvre dans l'État X (ou à l'Aéroport A) n'arrivent plus à donner des résultats de sûreté équivalents.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.10.2.19 Lorsque des États deviennent parties à une entente de reconnaissance d'équivalence, que ce soit sur une base multilatérale ou bilatérale, toute entente nouvelle ou existante de reconnaissance d'équivalence devrait être divulguées à tous les États intéressés. De même, les États devraient se réserver le droit de suspendre ou de résilier leur entente de reconnaissance d'équivalence s'ils considèrent que la nouvelle entente de reconnaissance d'équivalence conclue par un État avec lequel ils ont également des ententes peut être compromise ou le sera.

Responsabilités

11.10.2.20 Les États devraient considérer leurs responsabilités juridiques à la lumière de leurs obligations internationales et à celle de leur législation nationale.

11.10.3 Application des dispositions pour la reconnaissance d'équivalence

11.10.3.1 Les mesures de reconnaissance des mesures de sûreté entre les États peuvent donner lieu à diverses applications, dont la plus connue est la sûreté à guichet unique, où les passagers en correspondance et leurs bagages de cabine et/ou leurs bagages de soute sont exemptés de l'inspection/filtrage à l'aéroport de correspondance (Aéroport B) s'ils ont déjà été inspectés/filtrés à un niveau équivalent à leur aéroport de départ (Aéroport A). Les exploitants d'aéronefs et d'aéroports, se fondant sur leur propre évaluation des risques, peuvent décider de ne pas offrir l'exemption des contrôles de sûreté à la suite de l'entente.

Sûreté à guichet unique

11.10.3.2 La sûreté à guichet unique permet aux passagers en correspondance et leurs bagages de cabine et/ou leurs bagages de soute d'être exemptés d'inspection/filtrage s'ils ont déjà fait l'objet d'une inspection/filtrage adéquate à l'aéroport d'origine.

11.10.3.3 La sûreté à guichet unique peut donc être générale (les passagers et les bagages de cabine et de soute sont exemptés d'une nouvelle inspection/filtrage) ou particularisée (par exemple, seuls les bagages de soute sont exemptés).Une entente de sûreté à guichet unique peut couvrir toutes les activités de correspondance entre deux États, ou sa portée peut se limiter à un aéroport ou une aérogare spécifique, à un certain nombre d'aéroports ou à tous les aéroports d'un État.

Avantages et défis de la sûreté à guichet unique

11.10.3.4 La sûreté à guichet unique peut ne pas être appropriée pour tous les États et pour tous les aéroports d'un État. Il est recommandé de faire une analyse des risques/coûts/avantages pour chacun des aéroports intéressant toutes les parties prenantes pour déterminer la pertinence de mettre en œuvre une sûreté à guichet unique.

11.10.3.5 Avantages possibles :

a) coopération accrue entre les États ;

b) durabilité accrue de la sûreté de l'aviation, ce qui permettrait une nouvelle répartition des ressources ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) un processus de correspondance plus direct pour les passagers avec des connections plus brèves, moins de vols de correspondance ratés et moins de bagages égarés ('rush bags') à la destination ;

d) gains d'exploitation et d'efficacité pour les aéroports et les compagnies aériennes, notamment moins de retards ;

e) satisfaction accrue des passagers qui bénéficient d'une expérience de voyage plus douce.

11.10.3.6 Pour l'État Y, les défis suivants ne sont pas à négliger :

a) modification de l'infrastructure aéroportuaire pour protéger les passagers en salle de correspondance contre les interventions non autorisées, ou pour traiter un flux séparé de bagage de soute ;

b) ressources accrues nécessaires par l'autorité compétente pour établir et maintenir l'entente, incluant la nécessité d'évaluations sur les lieux ;

c) surveillance des changements de l'environnement mondial de la menace et des risques, et se préparer à prendre les mesures appropriées en réponse à ces changements, telles que le rétablissement temporaire ou permanent de l'inspection/filtrage durant les correspondances ;

d) identification des problèmes de responsabilité qui peuvent empêcher la conclusion d'une entente.

Considérations d'infrastructure avec la sûreté à guichet unique

11.10.3.7 Les ententes de sûreté à guichet unique devraient couvrir les questions liées à l'infrastructure et la protection des passagers en correspondance et leurs bagages de cabine contre les interventions non autorisées. Le principe primordial de la sûreté à guichet unique est d'assurer que les passagers visés par l'entente et leurs effets personnels ne soient pas mélangés avec les passagers qui n'ont pas été soumis à une inspection/filtrage équivalente.

11.10.3.8 Les États devraient aussi considérer les effets de la sûreté à guichet unique sur les services de douane et autres services de protection frontalière.

11.10.3.9 Aux aéroports de correspondance où une entente de sûreté à guichet unique est en place, les passagers en correspondance non couverts par l'entente devraient être soumis à l'inspection/filtrage avant d'être autorisés à se mêler aux passagers couverts par l'entente. Les passagers arrivant de l'Aéroport A devraient être protégés des passagers arrivant de l'Aéroport D jusqu'à ce que ces derniers soient inspectés/filtrés. Un tel scénario est illustré à la Figure 11-10, où l'État X et l'État Y ont une entente de sûreté à guichet unique entre les Aéroports A et B, alors qu'aucune entente n'existe avec l'État W à l'Aéroport D. Les passagers arrivant de l'Aéroport D ne devraient pas se mêler aux passagers en correspondance arrivant de l'Aéroport A jusqu'à ce qu'ils soient inspectés/filtrés à l'Aéroport B. Des barrières physiques, sinon des barrières procédurales, devraient être mises en place pour séparer les passagers. Dans le cas d'une ségrégation procédurale, une fouille de la zone d'arrivée sera menée avant de permettre aux personnes visées par une entente de sûreté à guichet unique d'utiliser les mêmes locaux.

11.10.3.10 Des plans conjoncturels devraient être mis en place pour couvrir tout changement de l'environnement de la menace et des risques, ou tout autre changement important touchant la validité de la sûreté à guichet unique. Des mécanismes devraient être mis en œuvre en tout temps dans l'État Y (ou l'Aéroport B) pour permettre une nouvelle inspection/filtrage de tous les passagers, les bagages de cabine et/ou de soute arrivant de l'État X (ou l'Aéroport A).

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11.10.3.11 Les ententes de sûreté à guichet unique devront également tenir compte des autres ententes de sûreté à guichet unique, par exemple, les passagers en correspondance, et leurs bagages de cabine et/ou de soute qui arrivent de l'Aéroport A à l'Aéroport B peuvent avoir été transférés à l'Aéroport A depuis une variété d'aéroports. L'État de l'Aéroport A devrait être en mesure de démontrer dans le cadre des processus de validation et de la vérification continue que des contrôles efficace de sûreté ont déjà été appliqués à ces passagers, leurs bagages de cabine et/ou de soute, soit à l'Aéroport A, ou à l'aéroport d'origine avant l'Aéroport A.

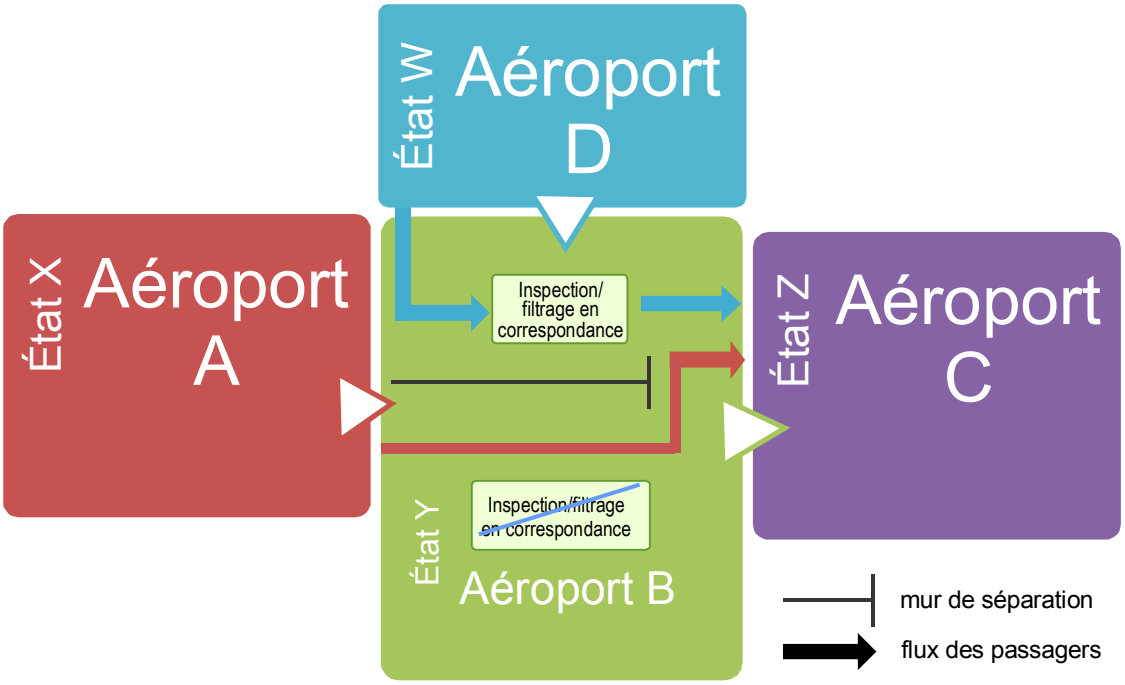


Figure 11-10. Séparation des passagers pour la sûreté à guichet unique

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Chapitre 12

CATÉGORIES SPÉCIALES DE PASSAGERS ET TRANSPORT D'ARMES À FEU

12.1 DIPLOMATES ET PERSONNALITÉS IMPORTANTES

12.1.1 Personnel diplomatique

12.1.1.1 Le personnel diplomatique accrédité auprès de l'État concerné (où le diplomate monte à bord d'un aéronef) et les courriers diplomatiques qui voyagent jouissent de certains privilèges et immunités de juridiction lorsqu'ils agissent en qualité officielle de représentant de leur État. Ces privilèges sont prescrits dans la *Convention de Vienne sur les relations diplomatiques*, faite à Vienne (Autriche) le 18 avril 1961.

12.1.1.2 La Convention de Vienne stipule qu'un agent diplomatique et ses bagages personnels ne devraient être exemptés du processus normal d'I/F de sûreté que si l'État concerné accepte expressément une telle exemption ou si les bagages font partie des bagages et valises diplomatiques, dont il sera question plus loin dans le présent chapitre.

12.1.1.3 La Convention de Vienne dispose que les bagages personnels d'un agent diplomatique devraient être exemptés de l'inspection douanière seulement s'ils contiennent des objets destinés à l'usage officiel de la mission, ou à l'usage personnel de l'agent diplomatique ou des membres de sa famille qui font partie de son ménage (Article 36). La Convention impose aussi à tout le personnel diplomatique le devoir « de respecter les lois et règlements de l'État accréditaire », y compris l'I/F légalement applicable avant l'embarquement (Article 41).

12.1.1.4 De plus, certains passagers peuvent jouir d'une immunité diplomatique, dont l'inviolabilité de la personne, mais être néanmoins soumis à l'inspection/filtrage et/ou aux inspections normales avant l'embarquement qui sont nécessaires pour la sûreté des aéronefs. Alors que les effets personnels de certaines personnes peuvent être inviolables, aux fins de la sûreté de l'aviation civile, les bagages personnels appartenant aux diplomates et aux membres de leur famille, incluant les bagages de cabine et les bagages de soute, sont soumis aux mêmes exigences d'I/F que celles qui s'appliquent aux autres bagages.

12.1.1.5 Dans des cas où la façon normale de procéder n'est pas considérée appropriée, une I/F en privé devrait être accordée sur demande. L'I/F en privé ne devrait cependant pas être la norme. L'I/F en privé peut être effectuée dans une zone privée dans les locaux loués par l'exploitant d'aéronefs (par exemple un salon) ou, par arrangement spécial avec l'exploitant de l'aéroport, dans une zone telle qu'un salon réservé aux personnalités importantes qui pourrait, au besoin, être équipée d'installations permettant l'I/F de diplomates et d'autres personnes jouissant de privilèges.

12.1.1.6 Il convient de porter une attention particulière aux passagers qui travaillent pour des missions diplomatiques mais ne sont pas couverts par des immunités diplomatiques, tels que les chauffeurs, les assistants ou même les professionnels qui sont détenteurs de pièces d'identité semblables à celles des diplomates, mais ne leur conférant pas les privilèges et immunités diplomatiques consentis par l'État.

12.1.1.7 Si un État exempte des diplomates désignés ou prévoit pour eux des dispositions spéciales en matière d'I/F de sûreté, cet État devrait inclure ces exemptions ou ces procédures spéciales d'I/F dans son NCASP. Les arrangements

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

spéciaux devraient être clairs et indiscutables pour le personnel de l'aéroport et devraient être décrits dans les procédures normalisées de l'ASP. Les détails des arrangements spéciaux, avec la liste nominative des bénéficiaires, devraient aussi être officiellement portés à la connaissance des personnes et/ou organismes intéressés, pour éviter tous problèmes à l'aéroport. Enfin, ces arrangements seront nécessairement formulés conjointement, ou au moins confirmés, par les autorités diplomatiques et/ou protocolaires de l'État en plus de l'autorité compétente.

12.1.2 Membres de familles royales et chefs d'État

12.1.2.1 Les gouvernements des États accordent certaines exemptions du processus d'inspection et d'I/F aux membres de familles royales et chefs d'État en déplacement officiel. Ces exemptions ne s'appliquent pas nécessairement à ces personnes lorsqu'elles voyagent comme personnes privées, à moins que des arrangements spéciaux n'aient été officiellement conclus par les autorités compétentes et les autorités diplomatiques et/ou protocolaires.

12.1.2.2 Les exemptions du processus d'inspection et d'I/F sont basées sur le fait que, lorsqu'ils sont en déplacement officiel, les membres d'une famille royale et les chefs d'État et leurs bagages reçoivent de l'escorte policière et d'autres services un degré de sûreté si élevé que le risque qu'une arme et/ou un engin explosif aient pu être introduits dans ces bagages ou à bord de l'aéronef est écarté.

12.1.2.3 On se souviendra cependant que des représentants du gouvernement d'un État ont été assassinés par des membres de leur personnel rapproché, dont des gardes du corps ou des assistants personnels. Si un représentant d'un gouvernement voyage à bord d'un aéronef commercial, parmi d'autres passagers, il est conseillé de lui proposer directement (et non par le truchement de son personnel) une I/F de sûreté spéciale, dans des conditions et en des lieux appropriés, et d'inspecter/filtrer ses bagages de cabine et bagages de soute pour détecter les explosifs ou articles dangereux que quelqu'un d'autre aurait pu y placer.

12.1.2.4 Pour pouvoir prendre les dispositions nécessaires, la police et les services de sûreté devront être avertis à l'avance des arrangements concernant les déplacements de ces personnes. Ces dispositions incluront leur escorte à travers les zones de sûreté de l'aérogare. Lorsque c'est possible, des zones dédiées (par exemple salons pour personnalités importantes, aérogares protocolaires) devraient être utilisées pour éviter les contacts avec les flux de passagers ordinaires.

12.1.2.5 Le ministère de l'Intérieur, le Service du protocole et la police devraient être responsables des formalités d'arrivée et de départ, ainsi que de la sûreté des personnalités importantes. La planification de visites comportant des déplacements à destination et en provenance d'un État devrait inclure une planification de sûreté spécifique pour les phases d'arrivée et de départ et/ou les déplacements à l'intérieur du pays.

12.1.2.6 Il faut avoir conscience de ce que la présence de membres d'une famille royale ou de chefs d'État à bord d'un vol augmente presque inévitablement le niveau de risque de ce vol. Si ces personnalités voyagent sur un vol régulier ordinaire, leurs accompagnateurs officiels ont une importante responsabilité de sûreté à leur égard, mais le risque accru pour les autres passagers ne saurait être ignoré. Il ne faudrait pas permettre que des arrangements de sûreté pour le groupe officiel puissent compromettre la sûreté du vol en général, ni celle des autres passagers.

12.1.2.7 Si le déplacement à destination, en provenance ou à l'intérieur d'un État est effectué à bord d'aéronefs militaires ou privés spécialement affrétés, l'intervention en matière de sûreté sera généralement limitée à la sûreté de l'aéronef lui-même, et aux mesures de sûreté au sol que les circonstances pourraient exiger. Il convient de porter une attention particulière à l'éventualité d'interventions dans l'exploitation normale et de risques d'attaque contre l'aéroport et/ou les installations d'aérogare, et/ou de comportement perturbateur de manifestants dans les installations d'aérogare ou sur les routes menant à l'aéroport. Toutes activités de diversion qui pourraient compromettre la qualité des services de sûreté ne devraient pas être ignorées.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

12.1.2.8 Si un tronçon du voyage est effectué sur un vol régulier de passagers, des mesures de sûreté supplémentaires seront nécessaires dans la plupart des cas. Le degré de sûreté variera selon le niveau de menace résultant de la présence du groupe officiel. En pareilles circonstances, outre les services du gouvernement hôte et de la police, Il conviendrait de consulter également l'exploitant de l'aéronef, l'autorité compétente et l'autorité de sûreté de l'aéroport.

12.1.3 Courriers, bagages et valises diplomatiques

12.1.3.1 Si un passager est un courrier diplomatique, toute valise diplomatique qui l'accompagne comme bagage de cabine ou comme bagage de soute « ne peut être ni ouverte ni retenue » [Convention de Vienne, Article 27(3)]. Tous autres bagages de cabine et bagages de soute devraient être traités de la manière normale.

12.1.3.2 Les bagages diplomatiques, incluant les bagages de cabine et les bagages de soute, devraient être identifiés comme tels par l'État d'expédition. « Les colis constituant la valise diplomatique doivent porter des marques extérieures visibles de leur caractère » [Convention de Vienne, Article 27(4)].

12.1.3.3 Un courrier qui accompagne une valise diplomatique devrait être en possession « d'un document officiel attestant sa qualité et précisant le nombre de colis constituant la valise diplomatique » [Convention de Vienne, Article 27(5)].

12.1.3.4 L'Annexe 17 exige que les États adoptent des mesures pour que les bagages de cabine et les bagages de soute soient « soumis à une inspection/filtrage avant l'embarquement » mais n'exige pas l'I/F des bagages diplomatiques aux rayons X ou par toute autre méthode non compatible avec la Convention de Vienne. Lorsqu'un bagage diplomatique doit être mis à bord d'un aéronef, il appartient à l'État d'expédition d'en informer à l'avance l'exploitant de l'aéronef.

12.1.3.5 Sur demande, l'État d'expédition devrait être prêt à confirmer, verbalement ou au moyen de documents écrits, qu'il a constamment maintenu la chaîne de garde des bagages diplomatiques et que lesdits bagages ne mettent pas en danger la sûreté de l'aéronef ou de ses passagers.

12.1.3.6 Dans le cas où un État de réception, ou un État à travers lequel une valise diplomatique est en transit ou en correspondance, aurait des renseignements précis selon lesquels des bagages diplomatiques à transporter à bord d'un aéronef menaceraient la sûreté de cet aéronef ou de ses passagers, l'État de réception ou l'État de transit ou de transbordement, par décision prise au niveau approprié, peut refuser que les bagages diplomatiques soient mis à bord, mais il ne devrait pas les ouvrir ni les retenir. En pareil cas, l'État de réception devrait en informer l'ambassade de l'État d'expédition par la voie diplomatique habituelle.

12.1.3.7 Il appartient aux États d'envisager sérieusement d'apposer des scellés sur leurs propres bagages diplomatiques et d'exiger des États qui transportent des bagages diplomatiques à destination, en provenance ou à travers leur territoire qu'ils apposent leurs propres scellés comme moyen de dissuasion contre toute intrusion.

12.1.3.8 Il appartient aux États de réception d'informer les missions des États d'expédition de leurs exigences, procédures et attentes en ce qui concerne les courriers diplomatiques et les bagages diplomatiques.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

12.2 PASSAGERS FAISANT L'OBJET DE POURSUITES JUDICIAIRES OU ADMINISTRATIVES

12.2.1 Généralités

12.2.1.1 De façon générale, les personnes non admissibles, expulsées ou sous garde légale qui voyagent contre leur gré ne relèvent pas du contexte de la sûreté de l'aviation. Les dispositions les concernant relèvent plutôt du domaine de la facilitation et figurent dans l'Annexe 9. Il convient cependant d'appeler l'attention sur certaines dispositions de l'Annexe 17, étant donné que ces catégories spéciales de passagers doivent être considérées comme sources potentielles de perturbations. Ce sont plus précisément les personnes sous garde légale qui ne sont pas visées par les dispositions de l'Annexe 9.

12.2.1.2 Un exploitant aérien ne devrait pas accepter une personne qui fait l'objet de poursuites judiciaires ou administratives et qui est accompagnée d'une escorte armée sans l'accord préalable des États et des exploitants qui pourraient être concernés en route ou à la destination finale. Dans de tels cas, un préavis suffisant devrait être donné aux exploitants pour permettre une évaluation de la menace.

Responsabilité

12.2.1.3 Les États, en collaboration avec les exploitants aériens, devraient établir des exigences réglementaires pour le transport de passagers qui sont obligés de voyager parce qu'ils font l'objet de poursuites judiciaires ou administratives et qui pourraient éventuellement devenir perturbateurs. Les exigences concernant ces passagers devraient figurer dans les NCASP et devraient porter, entre autres, sur :

a) l'exigence de préavis et de renseignements détaillés à donner à l'exploitant de l'aéronef et au pilote commandant de bord de l'aéronef à bord duquel ces personnes seront transportées ;

b) les mesures de sûreté à appliquer avant et durant le vol et à son achèvement ;

c) l'autorité ultime du pilote commandant de bord en ce qui concerne la sécurité de l'aéronef ;

d) le droit de l'exploitant d'aéronefs de refuser le transport de ces personnes.

Applicabilité

12.2.1.4 Les exigences de l'État devraient s'appliquer à toute personne non admissible qui arrive par la voie aérienne, à toute personne expulsée qui doit être refoulée par avion vers l'État dont elle a la citoyenneté et à toute personne sous garde légale qui doit être transportée par la voie aérienne. Toutes les parties concernées, telles que les autorités d'application de la loi, les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs, devraient collaborer pleinement entre elles dans l'application des dispositions pertinentes.

Termes spécifiques et définitions

12.2.1.5 En plus des définitions figurant au Chapitre 1, les termes spécifiques ci-après sont employés au sujet des catégories spéciales de passagers mentionnées ci-dessus.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) DEPO — code approuvé en aviation pour désigner une personne expulsée ;

b) DEPA — code approuvé en aviation pour désigner une personne expulsée accompagnée d'une escorte autorisée ;

c) DEPU — code approuvé en aviation pour désigner une personne expulsée non accompagnée d'une escorte autorisée ;

d) État expulsant — État qui a pris des dispositions pour qu'une personne expulsée soit refoulée de son territoire ;

e) escorte — personne autorisée par l'État expulsant et qui a été formée pour accompagner des personnes expulsées à bord des vols de refoulement ;

f) INAD — passager non admissible, c'est-à-dire passager dont les autorités d'un État ont refusé l'admission sur son territoire, ou dont une autorité nationale à un point de correspondance a refusé la poursuite du transport parce que cette personne n'a pas le visa requis, présente un passeport expiré, etc. ;

g) personne sous garde légale — personne en état d'arrestation ou condamnée par des tribunaux qui doit être transportée vers un autre État pour des raisons juridiques. Les autorités compétentes devraient fournir une escorte pour le transport des personnes sous garde légale.

Évaluation du risque

12.2.1.6 Dans le cas des passagers devant être refoulés d'un État, les autorités compétentes devraient procéder à des évaluations de risque en tenant compte de leurs antécédents, de leur comportement passé et actuel et des aspects médiatiques ou autres qui pourraient laisser présager un risque de sûreté. Les résultats de ces évaluations devraient être communiqués par écrit à l'exploitant de l'aéronef et au pilote commandant de bord, en indiquant si une escorte est nécessaire. L'exploitant de l'aéronef ou le pilote commandant de bord, étant le décideur ultime, devrait refuser le transport de tels passagers si leur présence est considérée comme constituant un risque pour la sûreté de l'aéronef.

12.2.2 Préavis

12.2.2.1 Les autorités compétentes devraient donner par écrit aux exploitants d'aéronefs et aux pilotes commandants de bord un préavis suffisant de la présence de passagers potentiellement perturbateurs, en en indiquant le nombre et la nature, ainsi que les détails suivants :

a) identité des passagers et raison du transport ;

b) noms et qualités des escortes, le cas échéant ;

c) renseignements d'évaluation de risque, notamment la raison pour laquelle une escorte est ou n'est pas requise ;

d) dispositions préalables d'attribution des sièges, s'il y a lieu ;

e) nature des documents disponibles.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

12.2.2.2 Les lignes directrices ci-après, fondées sur l'expérience des États et des exploitants d'aéronefs, s'appliquent au transport de passagers potentiellement perturbateurs :

a) Personne non admissible — Les autorités compétentes devraient avertir sans retard l'exploitant de l'aéronef arrivant de la nécessité de transporter une personne non admissible, le jour même de l'arrivée du passager. Le délai limite pour aviser l'exploitant d'aéronefs de la non-admissibilité d'un passager, avec la raison du refus, est l'heure limite d'enregistrement du vol partant. Le pilote commandant de bord devrait être informé, durant les préparatifs précédant le vol et avant l'embarquement du passager, de la nécessité de transporter une personne non admissible.

b) Personne expulsée — Dans le cas d'une personne expulsée devant être refoulée par avion, les autorités compétentes devraient donner à l'exploitant de l'aéronef un préavis écrit d'au moins 24 heures avant le départ prévu de la personne. Le pilote commandant de bord devrait être informé, durant les préparatifs précédant le vol, de la présence de la personne expulsée, de la raison de l'expulsion et de la présence ou de l'absence d'une escorte.

c) Personne sous garde légale — Les autorités compétentes devraient informer l'exploitant d'aéronefs au moins 24 heures avant le départ, qu'une personne sous garde voyagera à bord d'un de ses aéronefs. L'avis écrit devrait contenir tout renseignement pertinent pouvant aider l'exploitant de l'aéronef à évaluer le risque pour la sûreté du vol, et notamment si ce passager est considéré dangereux. Les personnes voyageant sous garde devraient toujours être escortées par un ou plusieurs agents d'application de la loi, dont l'identité serait indiquée à l'exploitant de l'aéronef. Le pilote commandant de bord devrait être mis au courant de la situation durant les préparatifs précédant le vol et avant l'embarquement du passager.

12.2.3 Personnes non admissibles et personnes expulsées

12.2.3.1 Dans le cas d'une personne non admissible, les dispositions de l'Annexe 9 exigent que les exploitants d'aéronefs prennent des mesures appropriées au point d'embarquement pour s'assurer que les passagers sont en possession des documents de voyage appropriés prescrits par l'État de transit ou l'État de destination, de sorte que la responsabilité du rapatriement incombe à l'exploitant de l'aéronef arrivant. Si un exploitant d'aéronefs doit transporter une personne non admissible, celle-ci devrait être en possession de documents de voyage ou, si ces documents ont été saisis par les autorités compétentes, d'une lettre explicative à présenter à l'autorité compétente de l'État de destination.

12.2.3.2 Dans le cas des personnes expulsées, la responsabilité du rapatriement appartient aux autorités responsables de l'application de la loi, notamment les évaluations de risque et la notification aux autorités dans l'État de rapatriement et dans tout État de transit, ainsi qu'aux exploitants d'aéronefs. Il est aussi de la responsabilité des autorités compétentes de fournir un ou plusieurs agents d'escorte pour accompagner une personne expulsée si l'évaluation de risque indique que le passager pourrait opposer de la résistance et présenter un risque de sûreté pendant le vol.

12.2.4 Personnes sous garde légale

12.2.4.1 Les autorités nationales compétentes devraient aviser l'exploitant d'aéronefs qu'il aura à transporter une personne sous garde légale et ne prendre des dispositions pour son voyage qu'après avoir obtenu l'accord de l'exploitant pour transporter ce passager potentiellement perturbateur.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

12.2.4.2 De nombreuses personnes non admissibles, expulsées ou sous garde légale voyagent volontairement et paisiblement, mais il peut arriver que de telles personnes présentent un risque de sûreté. C'est pratique courante que les exploitants d'aéronefs transportent des personnes sous garde légale sous certaines conditions, c'est-à-dire que :

a) si la personne sous garde n'est pas considérée dangereuse, elle devrait être escortée par au moins un agent d'application de la loi ;

b) si la personne sous garde est considérée dangereuse, elle devrait être escortée par deux ou plusieurs agents d'application de la loi. Une seule personne de cette catégorie devrait être admise à bord d'un vol, indépendamment de la présence d'escortes.

12.2.4.3 Avant l'embarquement d'un passager potentiellement perturbateur, les autorités devraient vérifier auprès de leurs homologues aux points de transit et à la destination finale que les conditions du voyage sont acceptables pour eux.

12.2.5 Mesures de sûreté

12.2.5.1 Certaines mesures préventives devraient être en vigueur avant et pendant un vol à bord duquel voyageront des passagers non admissibles, des personnes expulsées ou des personnes sous garde légale, comme suit :

a) le nombre de passagers potentiellement perturbateurs devrait être limité en fonction de l'évaluation du risque, de la raison pour laquelle la personne est expulsée et de la taille de l'aéronef ;

b) des agents d'escorte en nombre suffisant devraient être déployés, en fonction de l'évaluation du risque, et de la nature et du nombre des passagers potentiellement perturbateurs. Le nombre d'agents d'escorte nécessaires pour chaque situation devrait être déterminé conjointement par les autorités compétentes et l'exploitant d'aéronefs ;

c) l'itinéraire de vol devrait être gardé confidentiel et ne devrait pas être divulgué au public ;

d) les passagers et les bagages de cabine devraient être soumis à des fouilles de sûreté supplémentaires ;

e) les personnes non admissibles, expulsées ou sous garde devraient embarquer avant les autres passagers, et le pilote commandant de bord devrait être informé de l'emplacement des sièges qu'occuperont ces passagers et leurs agents d'escorte ;

f) les sièges qui leur sont attribués devraient être situés autant que possible à l'arrière de la cabine, mais non à côté d'une porte ou d'une issue de secours ; ces sièges devraient se trouver dans une rangée de deux sièges ou plus, avec un agent d'escorte assis entre le passager potentiellement perturbateur et le couloir. Dans la mesure du possible, les passagers escortés ne devraient pas être assis à côté d'un mineur ;

g) des boissons alcoolisées ne devraient pas être servies aux passagers potentiellement perturbateurs et à leurs agents d'escorte ;

h) à la discrétion de l'agent d'escorte, de la nourriture et des boissons non alcoolisées peuvent être servies au passager escorté, sans ustensiles ni couteaux en métal ;

i) selon l'évaluation du risque, les agents d'escorte devraient disposer de moyens de contrainte. Leur utilisation par un agent d'escorte devrait être limitée aux cas de nécessité réelle et devrait être conforme aux lois de l'État et à la politique applicable de l'exploitant d'aéronefs.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

12.2.5.2 Les sédatifs ou autres médicaments ne peuvent être administrés à des passagers potentiellement perturbateurs que si leur usage est conforme à la législation applicable et à la politique de l'exploitant d'aéronefs.

12.2.5.3 Si le transport d'un passager potentiellement perturbateur est refusé, l'exploitant de l'aéronef devrait, si l'État le lui demande, indiquer par écrit les raisons d'un tel refus. S'il y a lieu, l'exploitant devrait décrire dans sa réponse les mesures supplémentaires qui permettraient le transport dans des circonstances semblables à l'avenir.

12.3 PERSONNES VOYAGEANT AVEC DES ARMES, AUTRES QUE LES AGENTS DE SÛRETÉ EN VOL

12.3.1 Généralités

12.3.1.1 Les armes, telles que les armes à feu, devraient être interdites dans la cabine d'un aéronef, sauf pour utilisation par des agents d'application de la loi et autres personnes autorisées pour qui l'accès à une arme à feu dans l'exercice de leurs fonctions peut être nécessaire. Les États devraient établir une politique claire et des instructions de mise en œuvre spécifiant les procédures et conditions pour le transport d'armes et de munitions à bord d'un aéronef.

12.3.1.2 Les États devraient veiller à ce que les agents d'application de la loi ou les personnes autorisées portant des armes à bord d'un aéronef dans l'exercice de leurs fonctions disposent d'une autorisation spéciale en conformité avec les lois nationales. À cette fin, les États devraient confier à une administration la responsabilité d'examiner et d'approuver les demandes de port d'armes dans la cabine des aéronefs.

12.3.1.3 Des règlements nationaux devraient établir les conditions applicables aux personnes disposant d'une autorisation légale ou administrative de voyager avec des armes transportées dans les soutes d'un aéronef, tels que les chasseurs, d'autres sportifs et les gardiens de sécurité privés. Les armes appartenant à de tels passagers ne devraient jamais être acceptées au transport dans la cabine.

12.3.1.4 Des procédures détaillées concernant le port d'armes devraient être établies et appliquées par tous les organismes intéressés, en particulier les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, et les services d'application de la loi.

12.3.1.5 À l'exception des États qui interdisent expressément le transport d'agents d'escorte armés, les États devraient prendre en considération la demande d'un autre État d'autoriser ses exploitants à transporter sur des vols commerciaux de passagers des agents d'escorte armés autres que des agents de sûreté en vol.

12.3.2 Agents d'application de la loi

12.3.2.1 Les mesures de sûreté ci-après visent les agents chargés de l'application de la loi ou les agents des pouvoirs publics participant à la protection de responsables gouvernementaux ou escortant des passagers non admissibles, des personnes expulsées ou des personnes sous garde légale.

12.3.2.2 Les demandes d'autorisation de port d'arme à bord d'un aéronef devraient être présentées dans un délai suffisant avant la date de départ prévue pour donner à l'administration responsable de l'approbation le temps de les examiner et de communiquer les renseignements à ceux qui devraient être informés, telle la police aéroportuaire locale.

12.3.2.3 Toute demande de port d'arme à bord d'un aéronef devrait être présentée par écrit, signée par un cadre supérieur de l'organisme qui fait la demande, et indiquer l'itinéraire de l'agent armé, ainsi que les renseignements suivants :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) raison justifiant la nécessité d'avoir accès à l'arme en cours de vol ;

b) assurance que l'agent armé est légalement habilité à être en possession de l'arme ;

c) assurance que l'agent armé a reçu une formation appropriée pour l'utilisation d'armes à feu.

12.3.2.4 Les agents d'application de la loi autorisés à porter des armes à feu dans la cabine d'un aéronef devraient être munis d'une autorisation écrite à présenter à l'exploitant d'aéronefs et à tout autre organisme responsable de la sûreté. Ils devraient s'identifier auprès du personnel de l'exploitant aérien, du personnel de sûreté de l'aéroport et de l'autorité d'application de la loi à l'aéroport en présentant des pièces justificatives, telles qu'une pièce d'identité de policier indiquant le nom de l'agent et sa fonction, une photographie et l'autorisation de port d'arme.

12.3.2.5 Les agents d'application de la loi chargés d'accompagner des personnes expulsées ou sous garde légale ne devraient pas être autorisés à porter des armes chargées dans la cabine d'un aéronef. L'État concerné peut cependant autoriser le transport d'armes non chargées dans un coffre de sécurité du poste de pilotage, sous la supervision du pilote commandant de bord. Les agents d'application de la loi qui protègent des responsables gouvernementaux de haut niveau peuvent garder leurs munitions, tandis que les munitions d'agents accompagnant des personnes expulsées ou sous garde légale devraient être transportées dans la soute de l'aéronef, conformément à l'Annexe 18 et *aux Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284).

12.3.2.6 Si un agent d'application de la loi n'exerce pas des fonctions officielles d'agent d'escorte, le pilote commandant de bord est en droit de refuser que son arme soit placée dans le coffre de sûreté du poste de pilotage. Dans de tels cas, l'arme et les munitions devraient être traitées en conformité avec les dispositions relatives aux personnes autorisées, et transportées dans la soute de l'aéronef.

12.3.2.7 Si le pilote commandant de bord permet qu'une arme autorisée soit placée dans le coffre de sûreté du poste de pilotage, l'exploitant de l'aéronef et/ou le personnel de sûreté devraient veiller à ce que l'arme soit déchargée par son détenteur autorisé, à savoir l'agent d'application de la loi, placée dans un coffre de sûreté et confiée au pilote commandant de bord par le service de police ou le personnel de sûreté de l'aéroport.

12.3.2.8 Les exploitants d'aéronefs devraient appliquer des procédures pour s'assurer que, avant de monter à bord d'un aéronef, les agents armés reçoivent un briefing complet et connaissent les règles et règlements se rapportant au transport, aux risques et à l'utilisation d'armes à bord d'un aéronef. De nombreux exploitants aériens s'acquittent de cette obligation essentielle en exigeant que les agents armés lisent et signent un document contenant les instructions pertinentes. On en trouvera un exemplaire à l'Appendice 26, Déclarations A et B.

12.3.2.9 Les exploitants d'aéronefs devraient veiller à ce que le pilote commandant de bord et tous les membres d'équipage soient informés de l'emplacement du siège de chaque agent armé à bord de l'aéronef. Si plusieurs agents armés voyagent à bord d'un même aéronef, chacun d'eux devrait être informé de l'emplacement des sièges des autres.

12.3.2.10 Si l'itinéraire de vol d'un agent armé autorisé comporte une correspondance ou un transit à d'autres aéroports, une coordination devrait être établie à l'avance entre les autorités compétentes pour assurer la conformité aux lois des États concernés.

12.3.2.11 Les exploitants d'aéronefs devraient veiller à ce que les armes et munitions déposées soient restituées en toute sécurité aux agents d'application de la loi à un emplacement approprié de l'aéroport de destination.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

12.3.3 Personnes autorisées autres que les agents d'application de la loi

12.3.3.1 Le transport d'armes par des personnes titulaires d'une licence ou d'un permis, tels que des chasseurs ou des gardiens de sécurité privés, ne devrait pas être permis dans la cabine d'un aéronef, et ces armes devraient être acceptées au transport dans la soute de l'aéronef, dans les conditions suivantes :

a) une personne autorisée et dûment qualifiée selon les spécifications de l'autorité compétente, a déterminé que l'arme à feu est déchargée et, s'il y a lieu, démontée ;

b) l'arme à feu est rangée dans un contenant verrouillé placé à l'intérieur d'un espace de rangement inviolable dans le compartiment à bagages, non accessible aux personnes non autorisées, au sol ou pendant le vol ;

c) les munitions sont transportées séparément de l'arme à feu dans un contenant approprié, placées dans le compartiment à bagages de l'aéronef, et non accessibles aux personnes non autorisées, au sol ou pendant le vol ;

d) les munitions pour armes à feu personnelles sont transportées comme bagages de soute, en conformité avec le Doc 9284.

12.3.3.2 Les États devraient établir une politique claire sur la responsabilité d'assurer qu'une arme à feu est déchargée, qu'elle incombe au passager par une déclaration écrite, au personnel de sûreté de l'aéroport ou à la police locale. Dans de nombreux États, les règlements exigent que les armes soient démontées et rendues inutilisables durant le transport. Si une déclaration écrite ne suffit pas, l'arme à feu devrait être inspectée physiquement à un emplacement désigné par l'autorité aéroportuaire, pour vérifier qu'elle est déchargée et peut être transportée en toute sécurité.

12.3.3.3 Les bagages de soute contenant des armes à feu et des munitions devraient être protégés contre tout accès non autorisé, depuis le moment où ils sont placés sous la garde de l'exploitant d'aéronefs jusqu'à leur chargement à bord de l'aéronef, conformément à la législation de l'État, à l'autorité compétente et à l'ASP.

12.3.3.4 Outre les mesures décrites ci-dessus, les passagers qui ont l'intention de voyager avec une arme à feu personnelle et des munitions devraient être tenus de :

a) s'identifier à l'enregistrement ;

b) produire tous documents pertinents, ce qui peut comprendre une licence ou un permis d'arme à feu, un permis d'exportation et d'importation, et toute autre autorisation d'autorités nationales compétentes ;

c) signer une déclaration écrite indiquant avoir pris connaissance et accepté les conditions dans lesquelles les armes à feu et munitions seront transportées. Un modèle de déclaration (C) figure l'Appendice 26.

12.3.3.5 Le transport d'armes et de munitions dans des compartiments à bagages de soute accessibles pendant le vol peut être autorisé, sous réserve que les portes du compartiment demeurent fermées et surveillées pendant le vol, et que les armes soient emballées séparément de toutes munitions. De plus, ces bagages devraient être chargés en premier, de manière que d'autres bagages en bloquent l'accès.

12.3.3.6 Les exploitants d'aéronefs devraient veiller à ce que toutes munitions militaires, y compris leurs pièces constitutives, soient transportées en conformité aux réglementations internationales et nationales.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

12.4 AGENTS DE SÛRETÉ EN VOL

12.4.1 Principes

12.4.1.1 Un agent de sûreté en vol (IFSO) est défini comme un employé du gouvernement qui est autorisé par le gouvernement de l'État de l'exploitant et le gouvernement de l'État d'immatriculation à être déployé à bord d'un aéronef dans le but de protéger cet aéronef et ses occupants contre tout acte d'intervention illicite ; la définition n'inclut pas les personnes chargées de la protection personnelle exclusive d'une ou plusieurs personnes voyageant à bord de l'aéronef, telles que les gardes du corps personnels.

12.4.1.2 Le déploiement d'IFSO à bord d'aéronefs assurant le transport aérien commercial de passagers devrait être étudié à fond par les États avant que soit prise la décision d'adopter une mesure de sûreté aussi cruciale. L'emploi d'agents de sûreté en vol armés est un risque potentiel qui peut mettre en danger l'aéronef ou ses occupants. Les agents de sûreté en vol peuvent prévenir et réprimer un acte d'intervention illicite s'ils sont bien sélectionnés, formés et entraînés et s'ils comprennent bien les conséquences de leur intervention. L'absence d'un programme approprié de sélection, de formation et d'entraînement des IFSO pourrait conduire à de graves accidents. Il faut donc que les États accordent toute l'attention nécessaire aux aspects juridiques, opérationnels et tactiques de l'emploi d'IFSO à bord d'aéronefs civils.

12.4.1.3 La décision de mettre en œuvre un programme d'IFSO appartient à l'État, et les États devraient étudier à fond tous les aspects pertinents avant de prendre la décision d'établir un tel programme. Le déploiement d'IFSO devrait ensuite être envisagé pour les vols internationaux et pour les vols intérieurs. Les États sont instamment invités à entreprendre une évaluation de menace rigoureuse avant de procéder au déploiement d'IFSO, les conditions de déploiement devant dépendre de l'appréciation par l'État de ses besoins en matière de sûreté de l'aviation et de son évaluation de la menace. Les programmes d'agents de sûreté en vol devraient être planifiés, gérés et contrôlés avec soin par l'autorité compétente de l'État. Une coopération internationale entre les États et le partage en temps opportun des données sur les menaces contribueront à l'efficacité des efforts de sûreté de l'aviation en général et des programmes IFSO en particulier.

12.4.1.4 Les États qui déploient des IFSO à bord d'aéronefs assurant des services de transport aérien commercial de passagers devraient établir une législation, des politiques et des procédures nationales, ainsi que des instructions de mise en œuvre spécifiques relatives à ces agents. Les États devraient tenir compte des points de vue des exploitants d'aéronefs lorsqu'ils établissent un programme IFSO.

12.4.1.5 Le déploiement d'IFSO armés sur des routes aériennes internationales exige l'accord des gouvernements de l'État de l'exploitant et de l'État d'immatriculation de l'aéronef. Des accords devraient aussi être négociés avec certains autres États, notamment ceux dans lesquels des escales pourront être faites et ceux qui pourraient servir de destination de rechange en cas de déroutement d'urgence d'un aéronef transportant des IFSO armés.

12.4.1.6 Les États sont invités à établir un protocole d'entente ou un accord bilatéral similaire pour clarifier les dispositions relatives au déploiement d'IFSO. On trouvera à l'Appendice 29 un modèle de protocole d'entente.

12.4.1.7 Il appartient aux États de choisir les moyens de diffusion des documents relatifs au déploiement d'IFSO et des procédures s'y rapportant. Les États devraient cependant assurer une stricte confidentialité. Ces renseignements ne devraient pas être divulgués sans nécessité, ni être partagés avec des gouvernements ou avec des exploitants d'aéroports et d'aéronefs qui ne sont pas parties à l'entente.

12.4.1.8 Les autorités responsables de l'approbation et de la facilitation des activités des IFSO devraient assurer une coordination étroite entre elles, ainsi qu'avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

12.4.1.9 Chaque État devrait décider dans quelles circonstances des IFSO peuvent être autorisés à porter des armes lorsqu'ils se trouvent sur son territoire, s'ils peuvent l'être. Les agents de sûreté en vol constituent une dernière ligne de défense importante contre un acte d'intervention illicite à bord d'un aéronef civil. Le principe à retenir est que le recours à ces agents ne devrait pas amener les États à moins se fier à l'application de contrôles de sûreté au sol, qui sont indispensables pour prévenir un acte d'intervention illicite dirigé contre l'aviation civile.

12.4.1.10 Les États devraient définir les conditions d'emploi des IFSO, qui devraient être des agents de l'autorité publique, ainsi que les normes en matière de formation et les règles d'engagement, et assigner les responsabilités juridiques en cas d'incident à bord.

12.4.2 Sélection

12.4.2.1 Des procédures écrites et formalisées confidentiellement devraient être en place pour la sélection, la formation et la qualification des agents de sûreté en vol. L'aspect le plus critique est celui des critères de qualification établis par l'État pour autoriser les IFSO à être armés à bord d'un aéronef et à appliquer les règles d'engagement établies. Les normes applicables aux IFSO sont bien plus rigoureuses que pour le personnel de sûreté ordinaire, policier, militaire ou autre.

12.4.2.2 Tous les candidats au statut d'IFSO devraient être soumis à des examens psychologiques et physiques très poussés et faire l'objet d'examens réguliers pendant toute leur carrière d'IFSO. Le stress et la tension qu'entraînent les fonctions d'IFSO, combinés au jugement critique qu'ils sont appelés à exercer, exigent de ne sélectionner que des personnes mûres et émotionnellement stables. La vérification des antécédents et des dossiers personnels des candidats devrait précéder le processus de sélection.

12.4.2.3 Des critères devraient être établis pour déterminer si les candidats possèdent toutes les qualifications requises, seuls les plus qualifiés étant retenus. Les candidats devraient posséder les qualités et aptitudes ci-après :

a) entregent et fortes aptitudes de communication ;

b) résistance au stress ;

c) excellente forme physique et mentale ;

d) bonne mémoire et capacité de concentration ;

e) aptitude à travailler efficacement en équipe ou seul ;

f) aptitudes à la fermeté et à l'efficacité ;

g) courtoisie et apparence soignée ;

h) capacité d'action dans des situations de danger physique ;

i) aptitudes au maniement d'armes à feu et au combat à mains nues ;

j) discipline et absence de pharmacodépendance.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Formation

12.4.2.4 Le type et l'ampleur des programmes de formation des IFSO varieront en fonction des critères de sélection initiaux. Il est avantageux que les IFSO soient sélectionnés parmi un groupe de personnes ayant déjà une formation poussée dans le maniement d'armes à feu et possédant déjà une expérience dans les services de police ou de sécurité. Tous les IFSO devraient cependant être soumis aux mêmes procédures de qualification, indépendamment de leur expérience ou de leurs fonctions antérieures.

12.4.2.5 Les programmes de formation pour IFSO devraient inclure une formation dans les domaines suivants :

a) observation et surveillance ;

b) techniques d'appréhension et d'immobilisation ;

c) formation poussée au maniement d'armes à feu ;

d) utilisation d'armes ou de force non létales ;

e) aptitudes au combat non armé au corps à corps, en modes attaque et défense ;

f) connaissance des plans et des configurations intérieures d'aéronefs, et de la fouille des aéronefs ;

g) techniques d'action dans des espaces restreints ou confinés, tels qu'un aéronef en vol ;

h) simulation réaliste d'opérations sur des maquettes d'aéronef ;

i) formation à l'application des règles d'engagement ;

j) formation à la sensibilisation aux situations ;

k) formation sur les facteurs humains, et en particulier sur les effets physiologiques et psychologiques de chutes de pression ou du manque d'oxygène ;

l) méthodes de communication secrète et symbolique.

12.4.2.6 La formation des IFSO devrait inclure aussi des instructions expresses sur l'exercice de l'autorité au-dessus des eaux internationales ou dans l'espace aérien d'un autre État. C'est là un domaine critique qui devrait être bien compris par tous les intervenants du programme. Les sujets suivants, liés à l'aviation, peuvent aussi faire partie du curriculum pour un programme de formation d'IFSO :

a) opérations aéronautiques, tant pour les exploitants d'aéroports que pour les exploitants d'aéronefs ;

b) type d'aéronefs, leurs caractéristiques de performance et leurs équipements de cabine ;

c) fonctions de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine ;

d) billetterie et procédures d'enregistrement ;

e) structure organisationnelle des aéroports ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

f) acheminement des passagers, des bagages, du fret et de la poste avant l'embarquement ;

g) concepts généraux de planification des vols et d'aéroports de dégagement ;

h) règles et règlements sur les passeports et les visas ;

i) règles et règlements douaniers ;

j) procédures d'urgence et d'évacuation ;

k) traitement des personnes psychologiquement troublées ou perturbées ;

l) reconnaissance d'engins explosifs improvisés, de marchandises dangereuses et de substances interdites, telles que des stupéfiants ;

m) emplacements à moindre risque pour une bombe.

12.4.2.7 Les programmes de formation devraient être établis conjointement par l'autorité compétente et la police nationale. L'autorité compétente devrait être responsable de tous les aspects intéressant la navigabilité et la sécurité de l'aéronef, tandis que la police nationale établirait le curriculum sur les procédures d'application de la loi, de manière que l'ensemble du programme de formation soit élaboré par des spécialistes des divers domaines.

12.4.2.8 Tous les IFSO devraient suivre une formation portant sur la culture, l'environnement, la politique et les situations de menace aux aéroports d'autres États où ils pourraient être déployés et ils devraient connaître les instances compétentes de police, militaires et de sûreté de l'aviation. Ils devraient en outre être formés et informés en ce qui concerne l'appui à recevoir de l'autorité aéroportuaire et de l'exploitant d'aéronefs, les emplacements et les procédures pour l'entreposage d'armes et les coordonnées du personnel clé de toutes les entités mentionnées plus haut.

12.4.3 Fonctions

12.4.3.1 Les fonctions qui peuvent être assignées aux IFSO sont notamment les suivantes :

a) répression d'un acte de capture illicite ou de sabotage, en utilisant selon les besoins une force minimale ou létale, et arrestation des auteurs soupçonnés ;

b) application de procédures d'emplacement à moindre risque pour une bombe, en cas de découverte d'un engin potentiellement explosif à bord d'un aéronef ;

c) protection du poste de pilotage ;

d) fouille ou inspection de sûreté de l'aéronef avant l'embarquement des passagers, ou le chargement des bagages, du fret ou de la poste ;

e) fouille physique et inspection manuelle des passagers et de leurs bagages avant l'embarquement à bord d'un aéronef au lieu d'origine ou le réembarquement aux escales ;

f) fouille d'un aéronef en vol qui fait l'objet de menace ;

g) supervision de la sûreté de la cabine passagers durant le vol et les escales de transit.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

12.4.3.2 Les quatre dernières fonctions énumérées ne devraient pas être exercées par des IFSO lorsqu'ils sont armés et en mode incognito.

12.4.3.3 Les agents de sûreté en vol ne devraient pas être employés comme commissaires de bord, agents de bord ou autres membres d'équipage ayant des tâches de sécurité. Les IFSO ne peuvent pas accomplir simultanément des tâches de sûreté, des tâches de sécurité et des tâches opérationnelles de l'aéronef.

12.4.3.4 En général, un IFSO ne devrait pas intervenir dans des situations impliquant des passagers indisciplinés. C'est le personnel de cabine qui devrait régler ce genre de situations. Les agents de sûreté en vol devraient être avertis qu'une telle situation pourrait être une diversion visant à les identifier et devraient être constamment vigilants à ce propos.

12.4.3.5 Le recours à des IFSO pour des fonctions de sûreté de l'aviation aux aéroports est une décision qui appartient à chaque État.

12.4.3.6 Le nombre d'agents nécessaires pour un programme IFSO et les modalités de leur contrôle opérationnel dépendent en général de l'ampleur et du degré de la couverture de sûreté nécessaire, ainsi que des horaires et du réseau de routes de l'exploitant aérien. Les agents de sûreté en vol ne devraient travailler qu'en équipe, chaque équipe étant constituée d'au moins deux agents. Sur des gros-porteurs et sur des aéronefs ou des routes plus menacés, il est souhaitable de renforcer l'équipe d'IFSO.

Horaires de service

12.4.3.7 La durée pendant laquelle un membre d'une équipe d'IFSO peut être maintenu en service à bord d'un aéronef n'a pas été déterminée, mais il est nécessaire qu'un agent soit relevé de ses fonctions en vol à intervalles réguliers. L'agilité mentale et la vigilance dont un IFSO doit faire preuve semblent devoir bénéficier d'un système de rotation.

12.4.3.8 Les horaires de travail d'un IFSO devraient prévoir une rotation satisfaisante d'affectations à bord de vols différents pour éviter que les agents soient reconnus par des passagers qui voyagent fréquemment ou par des groupes suspects.

Règles d'engagement et coordination avec l'équipage

12.4.3.9 Des règles précises et détaillées relatives à l'intervention des IFSO devraient être établies, autorisées et clairement portées à la connaissance de tous les agents. Elles devraient décrire clairement les conditions dans lesquelles les IFSO sont autorisés à recourir à une force minimale ou létale et à procéder à des arrestations ou à des détentions. Les versions classifiées des règles d'engagement devraient être fournies seulement aux parties habilitées à en prendre connaissance, déterminées par l'autorité nationale compétente.

12.4.3.10 Les pilotes commandants de bord devraient recevoir des chefs d'équipe IFSO un briefing sur les règles d'engagement. Si possible, d'autres membres d'équipage, tel le commissaire de bord, devraient être inclus dans le briefing, pour faciliter la coordination avec le personnel de cabine en ce qui concerne les règles d'engagement.

12.4.3.11 Une fois en vol, il convient d'éviter ou de maintenir au plus bas niveau possible les communications visibles des IFSO avec l'équipage et entre eux. Cette exigence vise à maintenir le secret des missions des IFSO et de leur présence à bord. En cas d'acte d'intervention illicite, les IFSO devraient être bien formés et avoir répété leur rôle selon les plans conjoncturels pour réagir à de tels événements, ce qui supprimera ou réduira leur dépendance à des communications électroniques ou à des communications interpersonnelles directes.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

12.4.3.12 L'emploi par les IFSO de systèmes de communication discrète et de langage des signes est vivement recommandé comme modes de communication alternatifs. Les membres de l'équipage de cabine devraient respecter les méthodes de communication établies par le chef d'équipe IFSO qui leur auront été présentées lors du briefing avant le vol. Ils devraient aussi s'assurer que les IFSO et tout autre personnel armé ou agents d'escorte se trouvant dans la cabine soient avertis de la présence les uns des autres et connaissent l'emplacement de leurs sièges.

Commandement et contrôle

12.4.3.13 Les IFSO devraient être sous l'autorité du pilote commandant de bord. Un IFSO peut cependant agir de façon indépendante comme autorisé par les règles d'engagement.

12.4.3.14 Un IFSO devrait être désigné comme chef d'équipe ayant l'autorité sur, et la responsabilité pour, tous les autres membres de l'équipe IFSO.

Déploiement visible ou incognito

12.4.3.15 Les agents de sûreté en vol peuvent opérer en mode visible ou incognito. En mode visible, ces agents peuvent prendre part à certaines des procédures de sûreté précédant l'embarquement qui sont observables par les passagers, devenant ainsi un élément de dissuasion visible d'activités illicites à bord. En mode incognito, ces agents se comportent comme des passagers ordinaires et ne seront jamais présentés à l'équipage de conduite ou de cabine ni à des agents voyageant en mode visible.

12.4.3.16 L'inconvénient évident du mode de déploiement visible est qu'un IFSO pourrait devenir une cible pour un individu qui tenterait de commettre un acte d'intervention illicite. Il n'en est pas ainsi dans le cas du déploiement incognito, mais un IFSO voyageant incognito ne pourrait pas prendre part à des activités de sûreté faisant intervenir des passagers.

12.4.3.17 Il peut être avantageux de combiner des aspects du déploiement visible et du déploiement incognito. Les deux types de déploiement peuvent constituer un moyen de dissuasion préliminaire d'actes illicites contre l'aviation civile. Un programme de relations publiques concernant les IFSO, conçu de façon à ne pas divulguer leur identité, pourrait être un moyen de dissuasion extrêmement utile.

Armes, armes à feu et équipement

12.4.3.18 Les armes à feu confiées aux IFSO devraient être expressément choisies, testées et autorisées pour l'usage à bord d'un aéronef. Les armes et munitions ordinaires de la police et des forces armées pourraient être inappropriées dans leur cas. Les États membres qui envisagent d'adopter un programme IFSO pourront se mettre en rapport via le Réseau PoC de l'OACI avec d'autres États membres utilisant des IFSO qui ont accepté de partager des renseignements techniques sur les armes à feu et munitions qui conviennent.

12.4.3.19 Si des armes à feu et des munitions sont remises aux IFSO, il devrait y avoir des dispositions adéquates pour l'entreposage et la maintenance de ces armes à tous les aéroports concernés. Tous les IFSO devraient être munis de moyens de contrainte efficaces et être compétents dans leur utilisation et leur application. Le port d'armes non létales par les IFSO devrait être envisagé, en fonction des règles d'engagement selon lesquelles ils opèreront.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Confidentialité

12.4.3.20 Les détails tactiques des programmes d'IFSO devraient demeurer classifiés. En aucun cas un organisme d'un État ne devrait permettre des fuites ou la diffusion non autorisée de renseignements concernant les IFSO d'autres États. Une clause d'interdiction à cet effet devrait être insérée dans les législations nationales ou les NCASP. Autant que possible, une telle mesure devrait aussi être appliquée lors de la signature d'accords bilatéraux ou multilatéraux sur les IFSO. Une telle clause d'interdiction figure dans le modèle de protocole d'entente sur le déploiement d'IFSO armés, que l'on trouvera à l'Appendice 29.

Coût des IFSO

12.4.3.21 La mise au point d'un programme IFSO et sa mise en œuvre peuvent être coûteuses. Il appartient aux États de décider à qui devrait incomber le coût d'un tel programme.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Chapitre 13

FRET ET POSTE

13.1 VULNÉRABILITÉ, MENACE ET ÉVALUATION DE RISQUE

13.1.1 Aperçu général

13.1.1.1 Les activités de fret aérien et de poste aérienne sont confrontées à deux menaces principales, à savoir :

a) l'introduction d'un engin explosif improvisé (EEI) dans le fret ou la poste à charger à bord d'un aéronef ;

b) l'utilisation d'un aéronef tout-cargo comme moyen d'attaquer une cible au sol, par capture illicite de l'aéronef.

13.1.1.2 Dans le contexte de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne et, en particulier, au regard d'attentats perpétrés dans le passé contre l'aviation commerciale en dissimulant un EEI dans une expédition, il est essentiel de rester vigilants pour assurer que le fret et la poste ne soient pas utilisés pour commettre des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile. Le fret et la poste peuvent être perçus comme pouvant servir de moyens de commettre des attentats, parce que :

a) l'environnement d'exploitation de l'industrie du fret aérien et de la poste aérienne, en pleine croissance, devient de plus en plus complexe ;

b) la capacité de l'industrie à réagir à cette complexité grandissante est mise au défi par la présence d'acteurs multiples ayant à traiter le fret aérien et la poste aérienne qui entrent dans la chaîne logistique et qui en sortent ;

c) la connaissance des vulnérabilités de la chaîne logistique du fret aérien s'accroît, du fait de la diffusion de renseignements par des terroristes et par les médias.

13.1.1.3 Il convient de procéder périodiquement à des évaluations de risques et à un examen des mesures de sûreté, qui devraient être ajustées, au besoin, pour être proportionnées au risque. Si possible, ces examens devraient être menés de concert avec l'industrie. Les ajustements qui pourraient en résulter ne devraient cependant pas réduire les mesures de sûreté de base exposées dans le présent chapitre.

13.2 PRINCIPES

13.2.1 Aperçu général

13.2.1.1 Le fret aérien et la poste aérienne devraient être traités pour le transport par voie aérienne dans un environnement d'exploitation répondant aux objectifs suivants :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) le fret et la poste devraient provenir d'une chaîne logistique sécurisée ou être soumis à l'inspection/ filtrage pour une détection efficace des articles interdits ;

b) des mesures de sûreté supplémentaires, en plus des procédures de base, devraient être appliquées au fret et à la poste considérés comme étant à haut risque ;

c) une fois le fret et la poste sécurisés, leur sécurisation devrait être maintenue pendant tout le voyage, y compris aux points de transbordement ou de transit ;

d) les opérations de fret et de poste devraient être soumises à des activités continues de supervision et de contrôle de la qualité ;

e) il convient d'éviter que des contrôles de sûreté soient inutilement faits en double.

13.2.1.2 En accord avec ces objectifs, le présent chapitre examine la sûreté du fret et de la poste depuis le point où une expédition entre dans une chaîne logistique sécurisée ou est soumise à l'I/F jusqu'à ce qu'elle parvienne à son dernier aéroport d'arrivée. Ces éléments indicatifs se rapportent seulement aux opérations de fret et de poste et ne portent pas sur la gestion générale de la sûreté. Ils devraient donc être utilisés conjointement avec le Chapitre 9 de ce manuel (Systèmes de gestion de la sûreté).

13.2.1.3 Il est de la responsabilité des États membres de veiller à ce qu'un cadre juridique, comprenant les règles, pratiques et procédures figurant dans la législation nationale, soit en place pour créer un environnement d'exploitation qui réponde aux objectifs indiqués.

13.2.1.4 Dans les éléments indicatifs du présent chapitre et les appendices s'y rapportant, le terme « fret » *(cargo)* recouvre le fret et la poste, sauf autre indication.

13.3 CHAÎNE LOGISTIQUE SÉCURISÉE DU FRET AÉRIEN

13.3.1 Aperçu général

13.3.1.1 La chaîne logistique sécurisée du fret aérien est un ensemble de procédures de sûreté reliées entre elles qui sont appliquées à une expédition de fret, pour en maintenir l'intégrité depuis le point où sont appliqués l'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté jusqu'à son arrivée à son dernier aéroport d'arrivée, y compris le passage par les points de transit et/ou de transbordement.

13.3.1.2 La chaîne logistique sécurisée décrite dans ces éléments d'orientation représente les meilleures pratiques pour l'inspection/filtrage et la sécurisation du fret à transporter à bord d'aéronefs commerciaux (de passagers ou tout-cargo) et elle laisse de la souplesse dans la manière dont les États mettent en œuvre leurs programmes de sûreté du fret aérien. On trouvera à l'Appendice 30 un graphique décrivant tout le processus de sécurisation de la chaîne logistique du fret aérien, ceci comprenant les multiples processus exposés plus loin dans le présent chapitre.

13.3.1.3 Les États sont encouragés à suivre ces bonnes pratiques pour optimiser le résultat en matière de sûreté et réduire au minimum les incidences sur la facilitation du commerce.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

13.3.1.4 Les principaux piliers qui caractérisent une chaîne logistique sécurisée sont : la sûreté des installations, la sûreté du personnel, la formation, l'inspection/filtrage, la chaîne de garde et la conformité/supervision (contrôle de la qualité). L'autorité compétente devrait veiller à ce que les contrôles de sûreté appropriés associés à chaque pilier soient entièrement mis en œuvre par chacune des entités qui opèrent au sein de la chaîne logistique sécurisée.

13.3.1.5 Les agents habilités, expéditeurs connus, clients en compte[1] et exploitants d'aéronefs sont les principales entités intervenant dans le processus de sécurisation de la chaîne logistique. Il convient cependant de noter qu'au cours du transport le long d'une chaîne logistique sécurisée, une expédition de fret pourrait cependant être traitée par de multiples acteurs ou par leurs représentants autorisés. Le but de l'établissement d'une chaîne logistique sécurisée est donc d'assurer que seulement du fret et de la poste ayant été soumis à l'inspection/filtrage ou sécurisés par les entités appropriées seront transportés par la voie aérienne.

13.3.1.6 Des expéditions de fret aérien qui ont été soumises aux mesures appropriées de sécurisation de la chaîne logistique du fret aérien par les entités appropriées de la chaîne logistique peuvent être considérées comme du « fret sécurisé ».

13.3.1.7 Dans la mise en œuvre pratique, les systèmes de chaîne logistique varient selon les modèles opérationnels. Certaines entités peuvent contrôler un ou plusieurs maillons de la chaîne et donc exercer de nombreuses fonctions. En même temps, certaines entités interviendront dans le mouvement de bout en bout et le contrôle de sûreté de l'origine à la destination.

13.3.1.8 Le flux du fret et de la poste tout au long du processus de la chaîne logistique est constitué par les relations entre divers acteurs. La Figure 13-1 en montre un modèle simple.

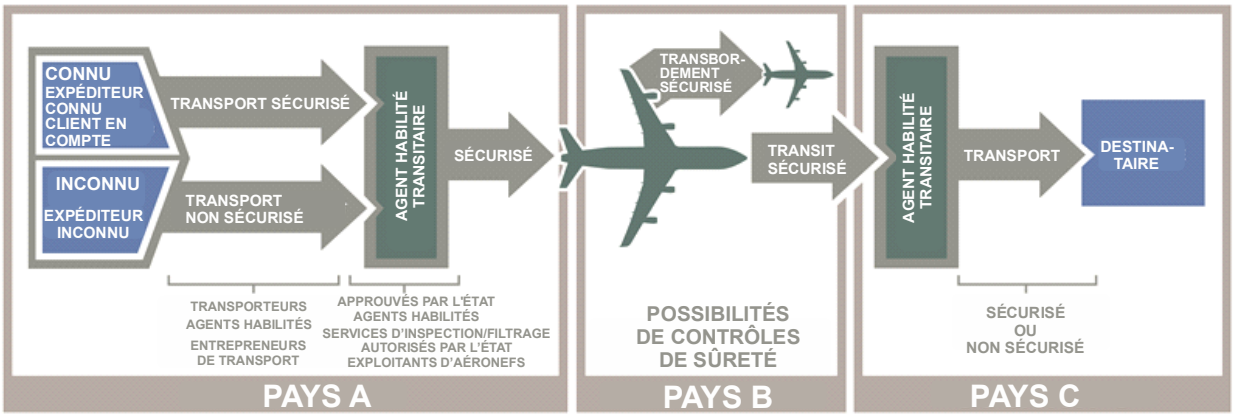


Figure 13-1. Chaîne logistique du fret aérien

1. Les systèmes de clients en compte devraient être éliminés graduellement, au plus tard d'ici au 30 juin 2021. Entre-temps, les États sont encouragés à cesser de désigner de tels expéditeurs.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Fret sécurisé et fret non sécurisé

13.3.1.9 Le fret peut être accepté aux fins de transport par voie aérienne s'il répond à l'une des trois conditions ci-après et s'il a été protégé en tout temps contre des interventions non autorisées :

a) il provient d'un expéditeur connu ;

b) il a été inspecté/filtré par un agent habilité, un organisme approuvé ou l'autorité compétente ; ou

c) il provient d'un client en compte.

13.3.1.10 Le fret qui provient d'un expéditeur connu ou qui a été inspecté/filtré et qui reste sous la garde des acteurs de la chaîne logistique est considéré comme sécurisé et peut être accepté aux fins de transport à bord d'un aéronef de passagers ou d'un aéronef tout cargo.

13.3.1.11 Le fret provenant d'un client en compte ne peut être transporté que sur des aéronefs tout cargo, à moins d'avoir été inspecté/filtré par un agent habilité, un organisme approuvé ou l'autorité compétente. En conséquence, si le fret qui a été transporté à bord d'un avion tout cargo doit être transféré à un aéronef de passagers, l'exploitant d'aéronefs acceptant le fret doit s'assurer qu'il provient d'un expéditeur connu ou qu'il a été inspecté/filtré par des méthodes appropriées et qu'il est accompagné des documents appropriés.

13.3.1.12 Le fret non sécurisé désigne toutes expéditions qui n'ont pas été sécurisées selon les dispositions ci-dessus.

13.4 ENTITÉS CLÉS

13.4.1 Aperçu général

13.4.1.1 Agents habilités, expéditeurs connus, clients en compte et exploitants d'aéronefs sont les entités clés qui interviennent dans un système de chaîne logistique sécurisée du fret aérien. La Figure 13-2 illustre le flux du fret tout le long d'une chaîne logistique sécurisée jusqu'à son chargement à bord d'un aéronef commercial pour le transport par voie aérienne.

13.4.1.2 Les États devraient édicter une législation ou des cadres réglementaires appropriés qui établissent les exigences en matière de sûreté pour ces entités clés. La législation ou le cadre réglementaire devrait définir le processus d'agrément et de révocation pour les entités qui souhaitent opérer dans la chaîne logistique sécurisée et devrait indiquer clairement les rôles et les responsabilités de ces entités et les mesures de sûreté qu'elles ont à appliquer pour que la mise en œuvre efficace du programme de sûreté de chacune d'elles soit assurée.

13.4.2 Agents habilités

13.4.2.1 Un agent habilité est une entité telle qu'un transitaire de fret qui fait affaires avec un exploitant d'aéronefs et assure des contrôles de sûreté qui sont acceptés ou requis par l'autorité compétente en matière de fret aérien et/ou de poste aérienne. Un exploitant d'aéronefs peut aussi agir en qualité d'agent habilité. Les États devraient établir un processus pour l'agrément des agents habilités et établir une base de données ou une liste d'agents habilités agréés. On trouvera à l'Appendice 31 un modèle de processus d'agrément des agents habilités.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

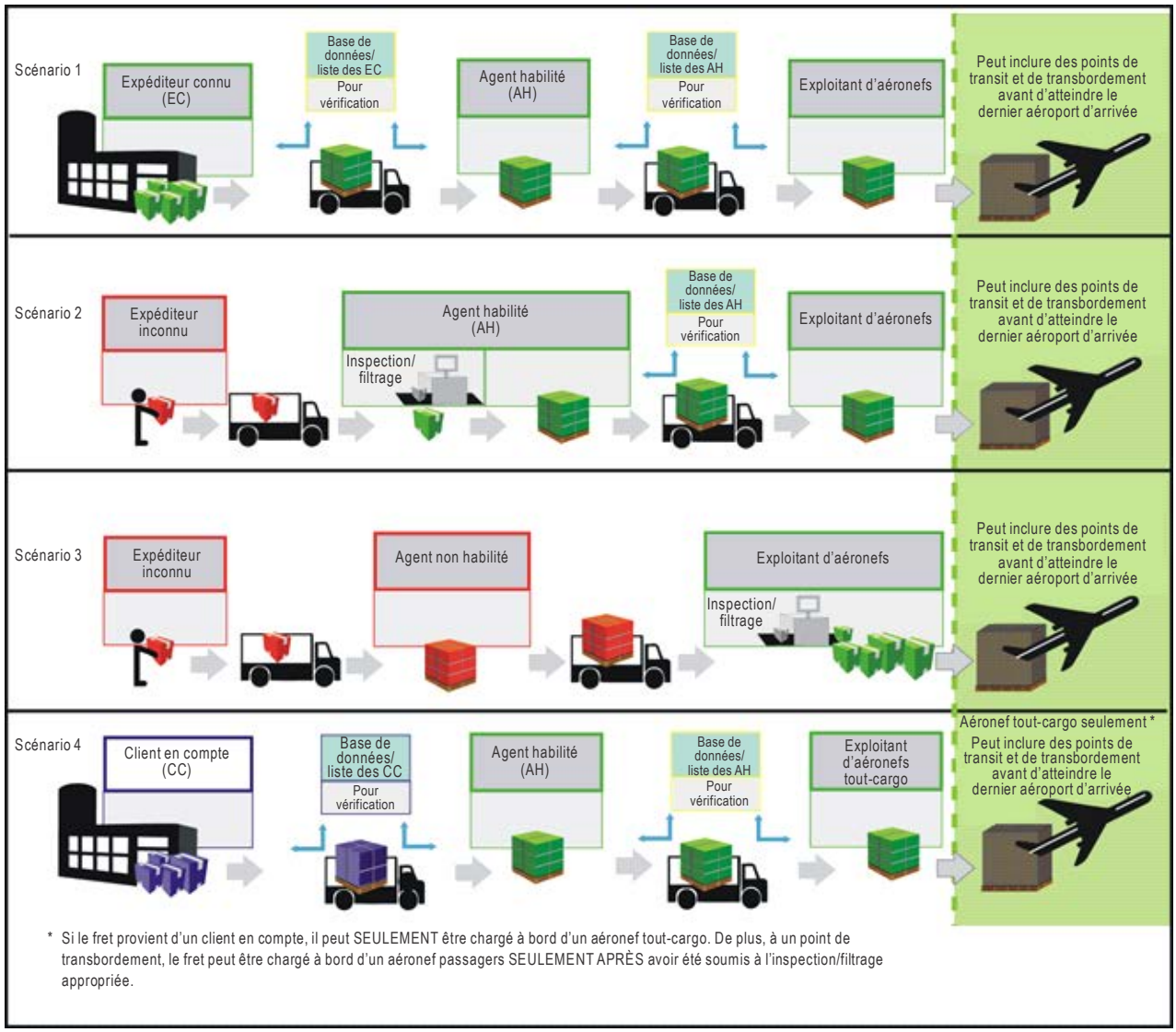


Figure 13-2. Mouvement du fret et de la poste le long de la chaîne logistique sécurisée

13.4.2.2 Le concept d'agent habilité a pour objet de mettre l'emphase sur des agents habilités pour la mise en œuvre pratique des contrôles de sûreté et d'assurer la sécurisation du mouvement du fret aérien et de la poste aérienne tout le long de la chaîne logistique plutôt que de soumettre tout le fret à l'I/F à l'aéroport de départ.

13.4.2.3 Le statut d'agent habilité devrait donner une assurance aux exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les normes des contrôles de sûreté appliqués aux expéditions de fret et de poste reçues d'un agent habilité.

13.4.2.4 Pour être agréé comme agent habilité, un postulant devrait d'abord établir un programme de sûreté d'agent habilité qui doit être reconnu et approuvé par l'autorité compétente de l'État dans lequel il exercera ses activités. Ce programme pourra prendre une des deux formes suivantes :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) programme de sûreté d'agent habilité élaboré par une entité telle qu'un exploitant d'aéronefs ou un transitaire de fret, qui est ensuite approuvé par l'autorité compétente ; ou

b) programme de sûreté type élaboré par l'autorité compétente pour acceptation et mise en œuvre par les entités qui souhaitent agir en qualité d'agents habilités, adapté aux besoins de l'entité individuelle.

13.4.2.5 Une fois le programme de sûreté d'agent habilité reconnu conforme aux exigences nationales, un postulant devrait être inspecté par l'autorité compétente, ou par une entité agréée pour agir en son nom, pour confirmer que :

a) les normes de sûreté physiques et procédurales sont conformes aux exigences réglementaires, déterminées par l'autorité compétente et aux spécifications du programme de sûreté ;

b) un programme de formation en matière de sûreté, comprenant une formation périodique à intervalles spécifiés pour ceux qui interviennent dans la manutention du fret et de la poste ou qui ont accès sans accompagnement au fret aérien et à la poste aérienne sécurisés, a été élaboré pour approbation par l'autorité compétente ;

c) des vérifications des antécédents des employés ayant accès au fret aérien sécurisé et/ou aux documents s'y rapportant ont été effectuées.

13.4.2.6 Une fois achevée avec succès l'inspection par l'autorité compétente, ou par une entité agréée pour agir en son nom, un postulant peut être agréé comme agent habilité, et son nom et code d'identification unique seraient ajoutés à la base de données ou à la liste officielles administrée par l'autorité compétente pour le fret aérien.

13.4.2.7 Si un agent habilité est autorisé à désigner ou agréer des expéditeurs connus et/ou des clients en compte[1] comme instance de validation indépendante au nom de l'autorité compétente, celle-ci devrait être convaincue que l'agent habilité est capable d'administrer cette responsabilité et qu'il n'y a aucun conflit d'intérêts.

13.4.2.8 On trouvera à l'Appendice 31 de plus amples indications sur les exigences de sûreté pour agents habilités, y compris un modèle de programme de sûreté d'agent habilité.

13.4.2.9 Un expéditeur connu devrait présenter à intervalles réguliers, qui ne devraient pas dépasser cinq ans, une demande de renouvellement de son statut par l'autorité compétente, autrement le statut deviendrait périmé.

13.4.2.10 L'autorité compétente devrait maintenir une supervision de la mise en œuvre par un agent habilité des mesures de sûreté requises en procédant à des inspections périodiques ; les États pourront envisager aussi d'effectuer des inspections non annoncées. L'autorité compétente pourra autoriser une entité à accomplir cette fonction en son nom. L'autorité compétente devrait cependant veiller à demeurer responsable de prendre les mesures d'application appropriées en ce qui concerne un agent habilité dont il est établi qu'il ne respecte pas son programme de sûreté.

13.4.3 Expéditeurs connus

13.4.3.1 Un expéditeur connu est un expéditeur qui expédie des marchandises et/ou de la poste pour son propre compte et dont les procédures respectent des règles et des normes de sûreté communes fixées par l'autorité compétente, qui sont suffisantes pour permettre le transport de fret ou de poste à bord de n'importe quel aéronef.

13.4.3.2 La finalité du concept d'expéditeur connu est de mettre l'emphase sur l'expéditeur ou l'envoyeur des marchandises pour la mise en œuvre pratique des contrôles de sûreté et d'assurer la sécurisation du fret aérien et de la poste aérienne tout le long de la chaîne logistique. Ceci exige que les marchandises soient produites, conditionnées,

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

entreposées, transportées et manutentionnées d'une manière qui en assure l'intégrité et les protège contre les interventions non autorisées depuis le point d'origine et tout le long de la chaîne logistique sécurisée.

13.4.3.3 Le statut d'expéditeur connu devrait procurer aux agents habilités et aux exploitants d'aéronefs une certaine assurance en ce qui concerne le degré des contrôles de sûreté appliqués aux expéditions de fret et de poste reçues d'un expéditeur connu.

13.4.3.4 Pour être agréée comme expéditeur connu, une entité telle qu'un fabricant ou un groupeur devrait établir un programme de sûreté d'expéditeur connu qui doit être reconnu et approuvé par l'autorité compétente de l'État dans lequel les affaires seront menées. Ce programme peut prendre l'une ou l'autre des deux formes suivantes :

a) programme de sûreté d'expéditeur connu établi par une entité telle qu'un fabricant ou un groupeur, qui est ensuite approuvé par l'autorité compétente ; ou

b) programme de sûreté type établi par l'autorité compétente pour acceptation et mise en œuvre par des entités qui souhaitent opérer comme expéditeurs connus, adapté aux besoins de l'entité individuelle.

13.4.3.5 Une fois que le programme de sûreté d'expéditeur connu aura été reconnu conforme aux exigences nationales, un postulant devrait être inspecté par l'autorité compétente (ou par une entité désignée pour agir en son nom) pour confirmer que :

a) les normes de sûreté physiques et procédurales sont conformes aux exigences réglementaires et aux spécifications du programme de sûreté ;

b) un programme de formation en matière de sûreté, comprenant une formation périodique à intervalles spécifiés pour ceux qui interviennent dans la manutention du fret et de la poste ou qui ont accès sans accompagnement au fret aérien et à la poste aérienne sécurisés, a été élaboré pour approbation par l'autorité compétente ;

c) des vérifications des antécédents des employés ayant accès au fret aérien sécurisé et/ou aux documents s'y rapportant sont effectuées.

13.4.3.6 Une fois achevée avec succès l'inspection par l'autorité compétente, ou par une entité agréée pour agir en son nom, un postulant peut être agréé comme expéditeur connu.

13.4.3.7 Un expéditeur connu devrait présenter à intervalles réguliers, qui ne devraient pas dépasser cinq ans, une demande de renouvellement de son statut par l'autorité compétente, autrement le statut deviendrait périmé.

13.4.3.8 Une fois qu'un postulant répond aux conditions nécessaires, l'autorité compétente peut agréer l'entité comme expéditeur connu et ajouter son nom et son code d'identification unique à la base de données ou à la liste officielles administrées par elle pour le fret aérien. On trouvera à l'Appendice 32 de plus amples indications sur les exigences de sûreté pour expéditeurs connus, y compris un modèle de programme de sûreté d'expéditeur connu.

13.4.3.9 L'autorité compétente devrait maintenir une supervision de la mise en œuvre par un expéditeur connu des mesures de sûreté requises en procédant à des inspections périodiques ; les États pourront envisager aussi d'effectuer des inspections non annoncées. L'autorité compétente pourra autoriser une entité à accomplir cette fonction en son nom. L'autorité compétente devrait cependant veiller à demeurer responsable de prendre les mesures d'application appropriées en ce qui concerne un expéditeur connu dont il est établi qu'il ne respecte pas son programme de sûreté.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

13.4.4 Clients en compte

13.4.4.1 Un client en compte est un expéditeur qui envoie du fret ou de la poste pour son propre compte pour le transport à bord d'un aéronef tout-cargo seulement et qui applique des procédures répondant à des règles et normes de sûreté communes établies par l'autorité compétente.

13.4.4.2 Le statut de client en compte devrait donner aux agents habilités et aux exploitants d'aéronefs une certaine assurance en ce qui concerne le degré des contrôles de sûreté appliqués aux expéditions de fret et de poste reçues d'un tel expéditeur.

13.4.4.3 L'agent habilité ou l'exploitant d'aéronefs devrait mettre en œuvre un processus pour vérifier les normes de sûreté du client en compte ; l'État devrait articuler les conditions qu'un agent habilité ou un exploitant d'aéronefs appliquera pour reconnaître un client en compte.

13.4.4.4 Pour qu'un agent habilité ou un exploitant d'aéronefs désigne un expéditeur comme client en compte, celui-ci devrait être tenu de fournir des renseignements et des documents en conformité avec les règlements nationaux.

13.4.4.5 L'agent habilité ou l'exploitant d'aéronefs devrait avoir l'obligation de tenir un registre de ses clients en compte, incluant l'identité, l'adresse et l'agent ou les agents autorisés à effectuer des livraisons en son nom.

13.4.4.6 L'autorité compétente devrait s'assurer que l'agent habilité ou l'exploitant d'aéronefs ayant désigné une entité comme son client en compte procède à des activités de contrôle qualité, telles que des audits, pour assurer une supervision adéquate de la mise en œuvre par le client en compte des contrôles de sûreté requis. L'autorité compétente, ou une entité autorisée à agir en son nom, peut aussi procéder à de telles activités de contrôle qualité et de supervision.

13.4.4.7 S'il n'y a aucune activité relative à des mouvements de fret ou de poste par voie aérienne sur le compte du client en compte sur une période de deux ans, le statut de client en compte devrait expirer. Si l'autorité compétente ou l'agent habilité n'est plus convaincu que le client en compte se conforme aux exigences de sûreté applicables, l'agent habilité devrait immédiatement retirer le statut de client en compte.

13.4.5 Approbation des entités détenant ou demandant le statut d'exploitant économique autorisé (AEO) des douanes en qualité d'agents habilités ou d'expéditeurs connus

13.4.5.1 L'autorité compétente qui est saisie d'une demande de statut d'agent habilité ou d'expéditeur connu peut prendre en considération les résultats des audits menés par les administrations douanières nationales pour approuver les exploitants économiques autorisés conformément au Cadre de normes SAFE (FoS SAFE) de l'Organisation mondiale des douanes afin de sécuriser et de faciliter le commerce mondial (Pilier 2, Norme 2.2 et Annexe IV). Cela peut inclure la reconnaissance d'un audit du site du postulant mené par l'autorité douanière compétente comme une inspection sur place afin de vérifier les aspects pertinents du programme de sûreté d'un agent habilité ou d'un expéditeur connu, à condition que l'audit a eu lieu durant la période valide d'approbation d'un agent habilité/expéditeur connu, telle que spécifiée dans le NCASP.

13.4.5.2 L'autorité compétente reste responsable de la confirmation que toute inspection/filtrage réalisée sur le site d'un agent habilité, ainsi que la mise en œuvre de toutes exigences du NCASP pour les agents habilités/expéditeurs connus qui s'ajoutent aux dispositions indiquées dans le FoS SAFE pour les AEO, sont en complète conformité aux dispositions réglementaires.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

13.4.5.3 Le postulant devrait mettre à la disposition de l'autorité compétente son certificat d'AEO et l'évaluation pertinente des autorités douanières.

13.4.5.4 L'entité approuvée comme agent habilité ou expéditeur connu sur la base d'un audit mené par une administration douanière informera l'autorité compétente de tout changement ultérieur de son certificat d'AEO. Si l'entité cesse d'être titulaire d'un certificat d'AEO conformément au Pilier 2, à la Norme 2.2 et à l'Annexe IV du FoS SAFE, ou si son certificat d'AEO est suspendu pour cause de non-conformité, l'autorité compétente prendra sans délai des mesures appropriées pour déterminer si l'entité se conforme aux exigences du NCASP pour les agents habilités ou les expéditeurs connus, selon le cas.

13.4.5.5 Si une entité souhaite demander à la fois le statut d'agent habilité/expéditeur connu et le statut d'AEO, l'autorité compétente peut, avec l'accord de l'administration douanière intéressée, prévoir une procédure de demande conjointe, qui pourrait inclure l'exigence d'un programme de sûreté couvrant les exigences pertinentes des deux administrations, et une validation conjointe du site en question.

13.4.5.6 Les modalités d'échange d'informations devraient être établies entre l'autorité compétente et l'administration douanière nationale. Elles devraient inclure les mises à jour des nouvelles approbations, des retraits de statuts et des résultats de nouvelles validations et inspections.

13.4.6 Autres acteurs

D'autres méthodes d'expédition du fret et de la poste telles que le transport maritime, ferroviaire ou routier peuvent être intégrées au système. Le camionnage est défini dans ce contexte comme opérations de camionnage sur longue distance. La livraison d'une expédition par camion entre entités d'une chaîne logistique (agents habilités, expéditeurs connus, clients en compte et exploitants d'aéronefs) devrait être effectuée par l'entité ou par un représentant autorisé (par exemple un transporteur routier répondant aux exigences du programme national de fret aérien et de sécurisation de la chaîne logistique d'un État), pour assurer la protection des expéditions contre les interventions non autorisées pendant le transport au sol ou le transbordement. Des expéditions non suffisamment protégées pendant le transport au sol devraient être traitées comme fret ayant quitté la chaîne logistique sécurisée et être soumises ensuite à l'I/F avant d'être chargées à bord d'un aéronef engagé dans des opérations de transport aérien commercial.

13.5 LES PILIERS DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE SÉCURISÉE

13.5.1 Aperçu général

13.5.1.1 Des contrôles de sûreté harmonisés et convenus de commun accord tout le long de la chaîne logistique sont indispensables pour assurer que le fret aérien et la poste aérienne sont soumis aux mesures de sûreté appropriées. Ces mesures devraient être conçues pour assurer efficacement la sécurisation tout en facilitant le mouvement du fret tout le long de la chaîne logistique sécurisée. Les avantages de la mise en œuvre d'un modèle de chaîne logistique sécurisée sont notamment :

a) le partage des responsabilités et de l'application des contrôles de sûreté, pouvant inclure l'I/F, entre parties prenantes de la chaîne logistique, réduisant ainsi les tensions sur les opérations aéroportuaires ;

b) le mouvement et le transbordement sécurisés des expéditions d'une entité à une autre ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) l'assurance que des contrôles de sûreté appropriés sont appliqués à chaque maillon de la chaîne logistique du fret aérien pour assurer que les expéditions de fret sont partout protégées contre les interventions non autorisées.

13.5.1.2 En établissant un programme de chaîne logistique sécurisée, il convient d'appliquer des contrôles de sûreté spécifiques, selon les six piliers suivants :

a) sûreté des installations ;

b) sûreté du personnel ;

c) formation ;

d) inspection/filtrage ;

e) chaîne de garde ;

f) supervision et conformité.

13.5.2 Sûreté des installations

13.5.2.1 La sûreté des installations repose sur des procédures et des mesures qui détectent et empêchent l'accès non autorisé à des installations où sont acceptés, inspectés/filtrés, préparés, entreposés ou transportés du fret aérien et/ou de la poste aérienne. Cela comprend des barrières physiques et des contrôles d'accès.

13.5.2.2 Les installations utilisées pour l'entreposage de fret et de poste sécurisés devraient assurer une protection adéquate des expéditions de fret et de poste, pour empêcher et détecter toute intervention non autorisée. Ceci peut être accompli en mettant en œuvre, en plus d'autres contrôles de sûreté, des mesures de protection dans les bâtiments où le fret est traité, mesures qui devraient comprendre ce qui suit :

a) toutes les portes d'expédition et de réception devraient être fermées et verrouillées ou être gardées lorsqu'elles ne sont pas utilisées. Si une ventilation des locaux est nécessaire, des portes à grillage métallique verrouillables peuvent être installées ;

b) les portes d'expédition et de réception du fret devraient, si possible, comporter des dispositifs de détection ou d'autres moyens de protection contre l'intrusion ;

c) les portes destinées à l'accès de véhicules ne devraient pas être utilisées par des personnes pour entrer dans un bâtiment ou en sortir, car cela pourrait offrir une voie pour déjouer les contrôles de sûreté ;

d) l'accès aux installations et zones de fret devrait être réservé aux personnes qui ont besoin d'y accéder dans l'exercice de leurs fonctions ; celles qui ont accès au fret aérien sans être accompagnées devraient être soumises de façon appropriée à l'inspection/filtrage et être autorisées par l'entité pertinente et/ou l'autorité compétente ;

e) les portes réservées au personnel devraient être conçues et placées de manière à pouvoir assurer un contrôle sur les entrées et les sorties. Ces portes devraient elles aussi être verrouillées ou gardées quand elles ne sont pas en usage.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

13.5.2.3 Les expéditions qui ont été soumises aux contrôles de sûreté appropriés devraient être conservées dans des zones sécurisées ou être tenues sous garde jusqu'à leur chargement à bord d'un aéronef. Si elles sont momentanément conservées dans un endroit non sécurisé ou en un lieu où leur intégrité n'est pas garantie, elles devront être soumises à l'I/F appropriée avant d'être chargées à bord d'un aéronef.

13.5.2.4 Les documents décrivant les mesures immédiates à prendre en cas d'acte soupçonné d'intervention illicite devraient être facilement accessibles dans les installations.

13.5.2.5 Le Chapitre 11 contient d'autres renseignements sur la sûreté des installations.

13.5.3 Sûreté du personnel

13.5.3.1 Les mesures de sûreté concernant le personnel comprennent l'inspection/filtrage ainsi que les procédures et les mesures utilisées pour confirmer l'identité et l'expérience de travail antérieure d'une personne, y compris les vérifications d'antécédents judiciaires lorsque la loi le permet. Idéalement, il faudrait inclure le personnel et les représentants autorisés qui procèdent à l'inspection/filtrage et/ou qui ont un accès non accompagné à des zones où le fret aérien et la poste aérienne sont acceptés, soumis à l'inspection/filtrage, préparés, entreposés ou transportés, et/ou qui ont accès à des renseignements concernant le transport des expéditions de fret et de poste par voie aérienne.

13.5.3.2 L'autorité compétente, en coordination avec d'autres autorités de l'État, devrait établir les vérifications d'antécédents nécessaires pour les personnes ayant accès sans accompagnement au fret aérien et à la poste aérienne.

13.5.3.3 Ces vérifications d'antécédents devraient porter sur :

a) les antécédents judiciaires (lorsque la loi le permet) ; et/ou

b) les antécédents d'emploi.

13.5.3.4 Les États peuvent aussi choisir de procéder à des vérifications d'antécédents portant sur l'affiliation à des organisations criminelles ou terroristes connues ou d'exiger des congés de sûreté supplémentaires, selon les besoins.

13.5.3.5 Dans des cas où il est interdit par la loi que des États procèdent à certains types de vérifications d'antécédents ou d'autres vérifications, l'autorité compétente pourra envisager d'exiger l'application de certains contrôles de sûreté (par exemple inspection/filtrage du personnel) pour certaines personnes qui ont besoin d'accéder sans être accompagnées au fret aérien ou à la poste aérienne.

13.5.3.6 Le Chapitre 8 contient d'autres renseignements sur les procédures de recrutement et de sélection, notamment la tenue de dossiers.

13.5.4 Formation

Les employés et les représentants autorisés d'acteurs qui interviennent dans la chaîne logistique sécurisée doivent recevoir une formation en sûreté du fret et inspection/filtrage en accord avec les programmes applicables et avec les besoins de leur poste, ceci comprenant des exigences du programme et des normes de compétence clairement établies. On trouvera au Chapitre 8 des éléments indicatifs sur les exigences en matière de formation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

13.5.5 Inspection/filtrage

Utilisation des techniques et des technologies d'inspection/filtrage

13.5.5.1 Le fret et la poste transportés par voie aérienne comprennent une large gamme de produits de différentes tailles, différents poids et différentes densités. Le processus d'I/F devrait tenir compte de la nature du fret ou de la poste et être suffisant pour assurer que des EEI ne soient pas dissimulés dans les expéditions.

13.5.5.2 Les agents d'inspection/filtrage chargés de sécuriser les expéditions de fret aérien et de poste aérienne devraient faire l'objet de formation et de supervision appropriées, et leur formation devrait inclure la sélection des techniques et des technologies appropriées. L'inspection/filtrage devrait généralement être effectuée au niveau des articles avant leur regroupement, car il sera alors plus facile de détecter la présence d'EEI. Les agents d'I/F devraient être attentifs à la présence d'anomalies entre le contenu et la description des expéditions, si ces informations sont disponibles.

13.5.5.3 Si un article ne peut être inspecté/filtré à cause de ses caractéristiques ou parce que de méthodes appropriées ne sont pas disponibles, il ne devrait pas être transporté par voie aérienne.

13.5.5.4 Les techniques et technologies approuvées de détection de menace pour le fret et la poste sont conçues pour détecter un ou plusieurs des éléments d'un engin explosif improvisé (EEI), tel qu'un détonateur, une source d'énergie, des fils ou l'explosif lui-même. Les méthodes d'inspection/filtrage peuvent inclure les suivantes[2]:

a) vérification visuelle (VCK) ;

b) inspection physique/fouille manuelle (PHS) ;

c) radioscopie conventionnelle (XRY) :

   1) vue simple ;

   2) vue multiple ;

   3) scanneur neutronique ;

d) radioscopie par algorithme (EDS) :

   1) vue simple ;

   2) vue multiple ;

   3) tomographie par ordinateur ;

   4) diffraction ;

2. Des codes alphabétiques à trois caractères ont été attribués afin d'identifier les méthodes d'inspection/filtrage conformément aux normes internationales.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

e) détection d'objets métallique dans le fret (CMD) ;

f) détection de traces d'explosifs (ETD) :

1) particules ;

2) vapeur ;

g) chiens détecteurs d'explosifs (EDD) :

1) non dirigés (FREDD) ;

2) détecteurs à distance d'odeurs d'explosifs (REST).

13.5.5.5 Si d'autres technologies et méthodes sont utilisées pour sécuriser les expéditions de fret et de poste, il convient de les identifier avec le code AOM. Ce code sera suivi par une description exacte de la ou des méthodes utilisées (voir Boîte 11 de l'Appendice 33).

13.5.5.6 Le matériel de détection d'objets métalliques et/ou les techniques d'inspection visuelle ne devraient être utilisés qu'à titre exceptionnel pour inspecter/filtrer le fret. Ces techniques ne devraient normalement être utilisées qu'en conjonction avec d'autres techniques de détection de menaces, mais elles peuvent être considérées comme méthode d'inspection/filtrage unique pour certaines catégories particulières de marchandises, telles que des produits frais ou des animaux vivants.

13.5.5.7 Pour les marchandises considérées comme à risque élevé, il conviendrait d'appliquer deux ou plusieurs des mesures indiquées plus haut, incluant de préférence la détection de traces d'explosifs, les scanneurs de radioscopie à base d'algorithmes ou les chiens détecteurs d'explosifs.

13.5.5.8 L'Annexe 1 à l'Appendice 20 contient d'autres renseignements sur l'usage de matériel d'inspection/filtrage.

13.5.5.9 Le matériel d'inspection/filtrage devrait être entretenu, testé et utilisé conformément aux instructions du fabricant et les dispositions du NCASP. L'Annexe 2 à l'Appendice 20 contient d'autres renseignements sur l'entretien du matériel.

Autres mesures de contrôle

13.5.5.10 Le fret qui a été inspecté/filtré ou qui provient d'une chaîne logistique sécurisée peut faire l'objet de mesures de contrôle supplémentaires utilisant des méthodologies de déclenchement de menace, telles que les caissons hypobares, les systèmes de simulation de vol intégral et les périodes d'attente (par exemple, détention du fret pendant 24 à 48 heures).

13.5.5.11 Les méthodologies de déclenchement de menace destinées à activer certains types d'EEI, tels que les dispositifs sensibles aux vibrations ou à minuterie, avant le chargement de l'expédition à bord d'un aéronef, ne sont pas des méthodes d'inspection/filtrage du fret et de la poste, et ne devraient pas être utilisées comme solution de remplacement à l'inspection/filtrage ou à une chaîne logistique sécurisée.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Catégories de fret devant être soumises à l'inspection/filtrage

13.5.5.12 L'I/F devrait être appliquée au fret et à la poste :

a) qu'un agent habilité, un exploitant d'aéronefs, ou tous autres services d'inspection/filtrage autorisés par l'État, reçoit d'une entité qui n'est pas inscrite comme agent habilité, expéditeur connu ou client en compte ;

b) reçus par un agent habilité, un exploitant d'aéronefs, ou tous autres services d'inspection/filtrage autorisés par l'État, et provenant d'un expéditeur connu ou d'un client en compte, mais qui ont par la suite été manipulés par une entité qui n'est pas inscrite comme agent habilité ou expéditeur connu ; ou

c) qui ne sont plus sous la garde d'un agent habilité, d'un expéditeur connu, d'un client en compte ou de son agent autorisé, ou d'un exploitant d'aéronefs.

13.5.5.13 Une I/F supplémentaire devrait aussi être exigée pour :

a) les expéditions de fret ou de poste qui présentent des signes d'effraction ou des anomalies, ou qui n'ont pas été protégées contre l'accès non autorisé, ou pour lesquelles il y a une suspicion raisonnable d'accès non autorisé ;

b) le fret et la poste à haut risque (voir section sur le fret et la poste à haut risque) ;

c) le fret en transbordement d'un aéronef tout-cargo vers un aéronef de passagers, si le fret a été sécurisé à l'origine pour le transport à bord d'un aéronef tout-cargo seulement ou si l'expédition provient d'un client en compte.

13.5.5.14 Une I/F supplémentaire devrait aussi être exigée pour :

a) les expéditions sur des vols particuliers à la demande de l'exploitant d'aéronefs ;

b) des expéditions choisies de façon aléatoire, si un État exige l'inspection d'un certain pourcentage de fret ou de poste sécurisés.

Sécurisation de catégories spéciales de fret ou de poste

13.5.5.15 Certaines expéditions sont difficiles à inspecter/filtrer en raison de leur nature particulière. Ces expéditions devraient normalement être transportées depuis leur point d'origine le long d'une chaîne logistique sécurisée, et gardées en sécurité jusqu'à ce qu'elles soient chargées à bord d'un aéronef. Si cela n'est pas possible ou si la chaîne logistique sécurisée est rompue, d'autres procédures et mesures de sûreté peuvent être appliquées conformément aux dispositions de l'autorité compétente pour assurer qu'une expédition peut être transportée à bord d'un aéronef commercial. De telles exemptions, et le recours à d'autres mesures de sûreté, devraient être strictement limités et clairement définis dans le NCASP d'un État. Ces expéditions, identifiées par leurs codes alphabétiques à quatre lettres[3], peuvent être les articles ci-après :

3. Des codes alphabétiques à quatre lettres ont été attribués, aux fins d'identification, à des articles exemptés d'inspection/filtrage, conformément aux normes internationales.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) valises diplomatiques officielles, selon les dispositions de la Convention de Vienne (on trouvera au Chapitre 12 plus de renseignements sur les valises diplomatiques) (DIPL) ;

b) échantillons biomédicaux, vaccins et autres articles médicaux périssables (BIOM) ;

c) éléments essentiels au maintien de la vie, tels que le sang, les produits sanguins, la moelle osseuse et les organes humains (LFSM) ;

d) matières radioactives emballées conformément au Doc 9284 de l'OACI et identifiées comme telles, ou articles pouvant mettre en danger la vie ou la santé des agents d'I/F (NUCL).

13.5.5.16 Pour assurer que ces catégories de fret soient sécurisées pour le transport aérien, elles devraient être, avant l'acceptation :

a) clairement déclarées comme telles sur les documents d'expédition et avoir été soumises à un processus de vérification visant à s'assurer que le fret correspond à la description figurant sur les documents (par exemple lettre de transport aérien) ;

b) soumises à une vérification physique à la réception, pour déceler toutes traces d'altération ;

c) soumises à des vérifications des documents d'accompagnement et à une vérification directe, par exemple par appel téléphonique à l'expéditeur pour en établir l'authenticité ;

d) constamment protégées contre l'intervention non autorisée.

13.5.5.17 En plus des articles énumérés ci-dessus, les expéditions ou les envois de moins de 6 mm d'épaisseur et d'un poids total inférieur à 250 g, et les envois groupés composés uniquement de telles expéditions ou envois, peuvent être exemptés de l'inspection/filtrage. Ces expéditions devraient être identifiées par le code SMUS.

Animaux vivants

13.5.5.18 Des contrôles de sûreté appropriés devraient être effectués autant que possible pour la sécurisation des animaux vivants transportés comme fret. Ces contrôles peuvent inclure une vérification visuelle.

13.5.5.19 Tous les articles qui les accompagnent, tels que sacs de nourriture, cages et conteneurs, devraient être soumis à des contrôles de sûreté et à une I/F efficace et appropriée.

13.5.5.20 Avant d'accepter une expédition d'animaux vivants, les exploitants d'aéronefs devraient s'assurer qu'elle correspond à la description qui en est faite dans la lettre de transport aérien.

Bagages non accompagnés transportés comme fret aérien

13.5.5.21 Les bagages non accompagnés transportés comme fret devraient être soumis à l'I/F et aux contrôles de sûreté appropriés. On trouvera au Chapitre 11 de plus amples indications sur les procédures de sûreté pour les bagages non accompagnés.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Marchandises dangereuses

13.5.5.22 Les expéditions de fret contenant des marchandises dangereuses convenablement préparées et conditionnées devraient être dûment identifiées et déclarées comme telles avant leur acceptation pour le transport, en conformité avec l'Annexe 18 — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*.

13.5.5.23 De telles expéditions devraient être soumises aux mêmes contrôles de sûreté que toute autre expédition. Il importe cependant de tenir compte de ce qui suit :

a) le matériel de radioscopie ou certains autres moyens techniques d'inspection peuvent déstabiliser certains types de marchandises dangereuses et ne peuvent donc pas être utilisés ;

b) il est généralement interdit d'ouvrir certaines expéditions contenant des marchandises dangereuses car cela pourrait :

1) exposer le personnel à des matières nocives ou dangereuses ;

2) empêcher l'envoi, si l'intégrité de l'emballage ne répond plus aux dispositions relatives au conditionnement figurant dans les Instructions techniques de l'OACI (Doc 9284).

Dépouilles mortelles

13.5.5.24 Les États sont fortement encouragés à suivre un processus d'expéditeur connu ou de client en compte pour le transport aérien de dépouilles mortelles.

Poste

13.5.5.25 La poste est définie comme recouvrant tous les envois remis par et destinés à être livrés à des opérateurs postaux désignés pour exploiter les services postaux conformément aux Actes de l'Union postale universelle (UPU).

13.5.5.26 La poste devrait être soumise au même régime de contrôle de sûreté que celui qui est appliqué aux expéditions de fret, décrit plus haut dans ce chapitre.

13.5.5.27 Les opérateurs postaux désignés qui effectuent des contrôles de sûreté devraient devenir agents habilités ou être agréés par l'autorité compétente pour exercer les mêmes fonctions que les agents habilités (l'Appendice 31 donne plus de précisions), et employer du personnel convenablement sélectionné, recruté et formé pour s'acquitter de leurs obligations vis-à-vis des exploitants d'aéronefs.

13.5.5.28 Les opérateurs postaux désignés peuvent autrement opter pour faire appliquer les contrôles de sûreté par une tierce partie ayant le statut d'agent habilité ou par l'exploitant d'aéronefs, les mesures étant appliquées comme il est recommandé dans cette section. Dans de tels cas, il pourra être exigé de l'opérateur postal que cette option soit sanctionnée par l'autorité nationale compétente.

13.5.5.29 Généralement, le caractère confidentiel de la correspondance est protégé par la législation de l'État, qui peut interdire l'ouverture des réceptacles ou restreindre l'usage de fouilles manuelles, et peut exiger que la poste soit soumise à des technologies d'I/F non envahissantes (par exemple radioscopie).

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

13.5.5.30 L'I/F au niveau des réceptacles à courrier peut être une méthode efficace pour la poste. Si un réceptacle ne peut pas être inspecté/filtré efficacement, d'autres techniques appropriées devraient être employées (par exemple I/F au niveau de chaque pièce, et utilisation de matériel radioscopique conventionnel multivues).

Remise d'envois postaux par des opérateurs postaux désignés

13.5.5.31 Un opérateur postal désigné devrait :

a) remettre les envois postaux aux exploitants d'aéronefs dans des réceptacles postaux comme prescrit par les règlements et normes de l'UPU ;

b) étiqueter les réceptacles avec les étiquettes prescrites par les règlements et normes de l'UPU ;

c) sécuriser les réceptacles par des liens comme prescrit par les règlements et normes de l'UPU ;

d) veiller à ce que tous les envois postaux soient accompagnés d'un bordereau de livraison normalisé par l'UPU, établi par écrit ou électronique ;

e) si des mesures de sûreté ont été appliquées par l'opérateur postal désigné, fournir une déclaration de sûreté, soit sous forme écrite ou électronique, soit comme déclaration distincte ou insérée dans le bordereau de livraison normalisé de l'UPU, écrit ou électronique.

Acceptation d'envois postaux par les exploitants aériens

13.5.5.32 Lors de l'acceptation d'envois postaux en provenance d'un opérateur postal désigné, d'un agent habilité ou d'un prestataire de services extérieur sous-traitant, un exploitant d'aéronefs devrait :

a) veiller à ce que les envois soient identifiés comme envois postaux par l'utilisation des réceptacles et des étiquettes prescrits ;

b) veiller à ce que les envois soient accompagnés du bordereau de livraison pertinent normalisé par l'UPU, sous forme écrite ou électronique, à ce que les expéditeurs fournissent une description complète de leur contenu et à ce que les envois postaux confiés correspondent à ces renseignements ;

c) selon le cas, examiner la déclaration de sûreté de l'envoi.

Inspection/filtrage des envois postaux

13.5.5.33 Les envois postaux devraient être soumis à des contrôles de sûreté de la même manière que les expéditions de fret, comme décrit plus haut dans le présent chapitre.

13.5.5.34 En général, pour des raisons juridiques, les contrôles de sûreté et l'I/F des envois postaux peuvent être effectués seulement par les opérateurs postaux désignés. Les indications ci-après sont cependant fournies pour le cas où un opérateur postal désigné aurait besoin qu'un exploitant d'aéronefs ou un agent habilité procède à l'I/F d'envois postaux.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

13.5.5.35 Les contrôles de sûreté appliqués aux envois postaux sécurisés devraient être appliqués seulement à une proportion spécifiée d'une expédition, déterminée par l'autorité compétente à la suite d'une évaluation de risque. Les envois postaux à soumettre à l'I/F devraient être sélectionnés de façon aléatoire ou selon une approche ciblée.

13.5.5.36 Ceux qui interviennent dans l'acheminement d'envois postaux sensibles à l'élément temps ne devraient pas donner de précisions aux expéditeurs en ce qui concerne les réservations sur les vols, à moins qu'il ne s'agisse d'expéditeurs connus ou d'agents habilités.

13.5.6 Fret et poste à haut risque

13.5.6.1 Une expédition de fret ou de poste est considérée comme étant à haut risque si elle est présentée par une entité inconnue ou si elle montre des signes d'altération et si, de plus, elle répond à l'un des critères suivants :

a) des renseignements concrets indiquent qu'elle constitue une menace pour l'aviation civile ; ou

b) elle présente des anomalies qui éveillent des soupçons ; ou

c) la nature du fret ou de l'envoi postal est telle que les mesures de sûreté de base sont peu susceptibles, à elles seules, de détecter des articles interdits qui pourraient mettre en danger l'aéronef (c'est-à-dire EEI).

13.5.6.2 Que le fret ou la poste proviennent d'une entité connue ou d'une entité inconnue, des renseignements concrets que possède un État à leur sujet peuvent faire que l'expédition soit considérée comme étant à haut risque.

13.5.6.3 Le fret et la poste à haut risque devraient être soumis à des mesures supplémentaires pour atténuer la menace qui leur est associée, telles que l'a déterminée l'autorité compétente. L'inspection/filtrage du fret à risque élevé devrait inclure des technologies conçues spécifiquement pour détecter la présence d'explosifs.

13.5.6.4 Si un État reçoit des renseignements concernant une éventuelle menace que pourrait causer une expédition de fret, il devrait les partager aussitôt que possible avec les États concernés, afin d'éviter que cette expédition ne soit chargée à bord d'un aéronef commercial sans, pour le moins, que soient appliquées des mesures de sûreté pour fret à haut risque.

13.5.6.5 La Figure 13-3 illustre le processus de prise de décision à suivre pour déterminer si une expédition de fret devrait être considérée comme fret ou poste à haut risque et, dans l'affirmative, comment la traiter. On trouvera à l'Appendice 30 de plus amples détails sur le traitement du fret et de la poste à haut risque dans la chaîne logistique sécurisée du fret aérien.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

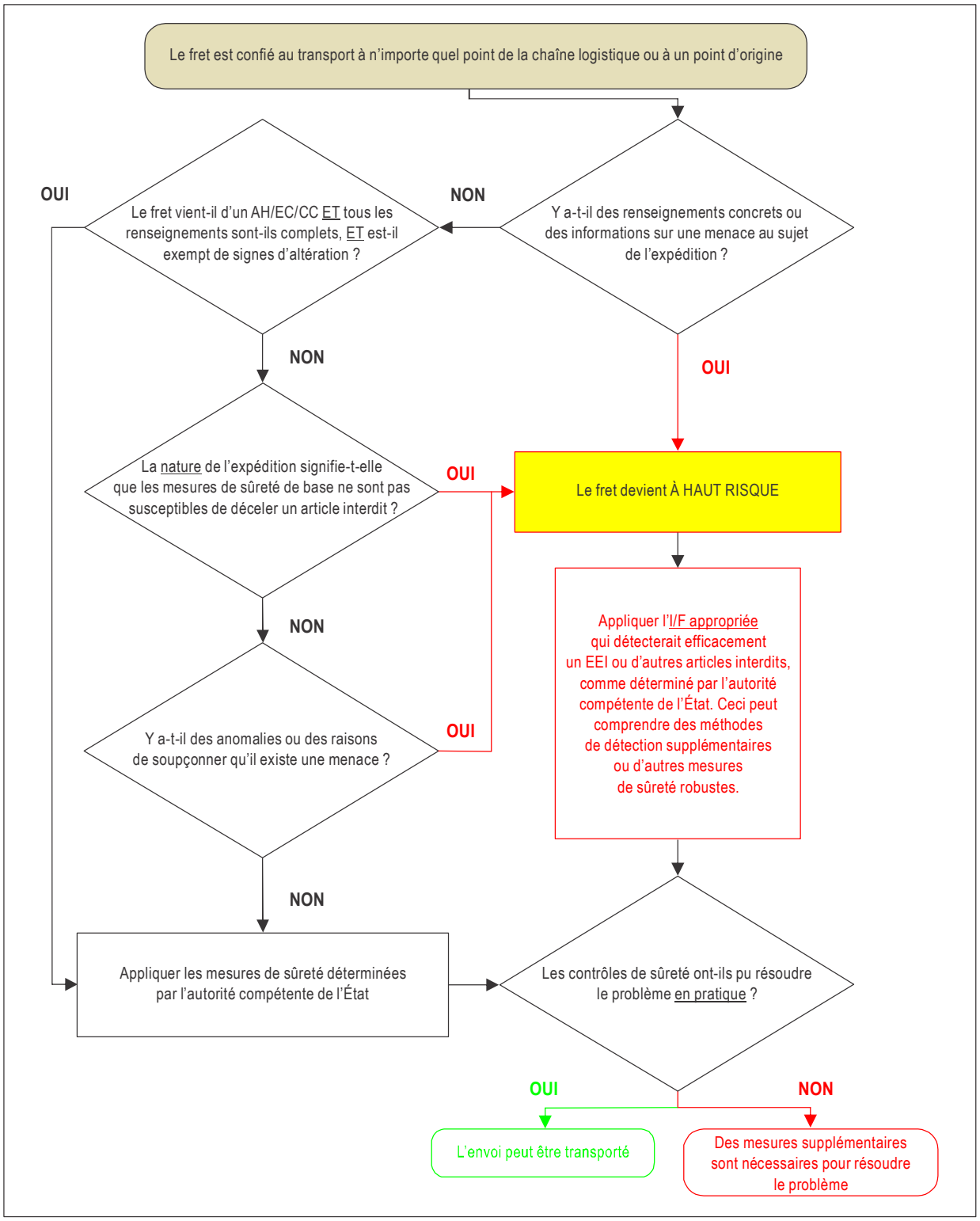


Figure 13-3. Processus décisionnel pour le fret à haut risque

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

13.5.7 Chaîne de responsabilité

13.5.7.1 Les mesures de chaîne de responsabilité sont des procédures et des pratiques mises en place pour maintenir l'intégrité du fret et de la poste sécurisés lorsqu'ils se déplacent le long d'une chaîne logistique depuis le point où les contrôles de sûreté sont appliqués. Les dispositions relatives à la chaîne de garde s'appliquent aux mesures pour l'acceptation du fret et de la poste, l'entreposage du fret et de la poste sécurisés, le transport au sol et la manutention du fret et de la poste sécurisés, ainsi que le transbordement et le transit du fret et de la poste sécurisés.

Entreposage du fret et de la poste sécurisés

13.5.7.2 Le fret et la poste qui proviennent d'une chaîne logistique sécurisée ou qui ont été inspectés/filtrés devraient être conservés dans des cages, compartiments, pièces ou bâtiments sécurisés contre l'accès non autorisé ou rendus inviolables au moyen de scellés ou de verrous, ou être protégés par des mesures de détection d'intrusion pendant les périodes où les expéditions sont laissées sans surveillance. Les points d'accès devraient être protégés par l'emploi de permis d'identification ou de systèmes biométriques de contrôle d'accès.

13.5.7.3 Une expédition peut être entreposée au-dehors de cages ou de bâtiments à condition d'être elle-même dotée de scellés ou de verrous à indicateurs d'effraction et de rester sous la supervision de gardes, d'une surveillance de sûreté ou d'un système CCTV, ou d'un dispositif de détection d'intrusion, s'il y a lieu, pendant toute la période d'entreposage. Si des scellés ou des verrous sont utilisés, leur intégrité devrait être vérifiée.

13.5.7.4 Si des scellés sont utilisés pour sécuriser des installations de fret et de poste ou l'expédition elle-même, des procédures appropriées de contrôle des stocks et d'audit devraient être mises en œuvre pour éviter toute utilisation non autorisée de ces scellés.

Transport au sol du fret et de la poste

13.5.7.5 Pour assurer l'intégrité de la chaîne logistique sécurisée, le fret et la poste qui ont été soumis aux contrôles de sûreté appropriés devraient être transportés seulement par :

a) des véhicules exploités par un agent habilité, un expéditeur connu, un client en compte ou un exploitant d'aéronefs ; ou

b) des transporteurs au sol dont les procédures d'exploitation et les mesures de sûreté ont été approuvées par écrit par un agent habilité ou un exploitant d'aéronefs, ou par l'autorité compétente.

13.5.7.6 Immédiatement avant le chargement, le compartiment à fret du véhicule devrait être inspecté selon les exigences nationales (on trouvera plus d'informations au Chapitre 14). Pour éviter l'accès non autorisé aux expéditions, il convient de maintenir la vigilance jusqu'à l'achèvement du chargement.

13.5.7.7 Le compartiment à fret devrait être sécurisé ou protégé par des mesures de détection d'intrusion au moyen de l'application de scellés ou de l'installation de verrous immédiatement après l'achèvement du chargement. Les véhicules à rideaux latéraux devraient être convenablement sécurisés. Des procédures appropriées de contrôle et d'audit des stocks de scellés, verrous et/ou clés utilisés pour sécuriser le compartiment à fret d'un véhicule devraient être appliquées pour en empêcher toute utilisation non autorisée. Ces exigences ne s'appliquent pas aux véhicules escortés selon des procédures appropriées pendant la durée d'un voyage.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

13.5.7.8 Les conducteurs sont encouragés à ne jamais laisser leur véhicule sans surveillance. Si cela était nécessaire, le véhicule, les compartiments de cabine et de chargement devraient être fermés à clé ou sécurisés. Les clés ne devraient pas être laissées dans le véhicule. À leur retour au véhicule et avant de poursuivre leur trajet, les conducteurs devraient vérifier l'intégrité des compartiments à fret, des scellés et/ou des verrous.

13.5.7.9 Lorsqu'une expédition de fret est transportée vers un aéronef ou vers son prochain point d'entreposage, elle devrait être contrôlée par un membre du personnel désigné et formé, qui vérifiera qu'elle n'a pas visiblement subi d'intervention. L'intégrité du fret provenant de zones non sécurisées devrait être vérifiée, y compris le contrôle des scellés, avant l'entrée dans une zone de sûreté à accès réglementé.

13.5.7.10 Les véhicules utilisés pour la livraison et le ramassage du fret et de la poste devraient être vérifiés à l'entrée et à la sortie d'un entrepôt de fret, pour confirmer qu'ils sont autorisés à transporter une expédition pour un certain expéditeur ou agent habilité. Les conducteurs de véhicules devraient être tenus de présenter à l'expéditeur du fret un permis d'identification ou un document d'identité d'entreprise valides avant le chargement du fret. Les documents en question devraient remplir des conditions semblables à celles qui régissent les permis d'identification de sûreté d'aéroport ou autres documents d'identité portant une photographie qui sont émis ou autorisés par des autorités publiques. Il devrait y avoir aussi, sur les documents accompagnant le fret, des éléments prouvant que le conducteur identifié a été désigné pour livrer l'expédition.

13.5.7.11 Les véhicules utilisés pour la livraison du fret et de la poste devraient être inspectés par des moyens physiques ou techniques à leur arrivée côté piste. Il convient de tenir aux points de contrôle un registre donnant des précisions sur les entrées et sorties des véhicules, ainsi que sur les pièces d'identité de leur conducteur et l'immatriculation du véhicule.

Fret et poste qui peuvent être acceptés pour le transport aérien

13.5.7.12 Le fret et la poste peuvent être acceptés pour le transport aérien s'ils entrent dans une de ces trois catégories :

a) provenir d'un expéditeur connu ;

b) avoir été inspectés/filtrés par un agent habilité, une entité agréée ou l'autorité compétente ;

c) provenir d'un client en compte.

13.5.7.13 Le fret en provenance d'un expéditeur connu et le fret qui a été inspecté/filtré peuvent être acceptés au transport à bord d'aéronefs de passagers ou d'aéronefs tout-cargo. Le fret en provenance d'un client en compte peut seulement être transporté à bord d'aéronefs tout-cargo, à moins d'avoir été inspecté/filtré par un agent habilité, une entité agréée ou l'autorité compétente.

13.5.7.14 Par conséquent, si le fret ou la poste qui ont été transportés à bord d'un aéronef tout-cargo doivent être transbordés sur un aéronef de passagers, l'exploitant d'aéronefs qui les accepte devrait s'assurer qu'ils proviennent d'un expéditeur connu ou ont été inspectés/filtrés par les méthodes appropriées.

Procédures d'acceptation

13.5.7.15 Les expéditeurs connus et les clients en compte qui confient une expédition à un agent habilité ou à un exploitant d'aéronefs comme fret ou poste sécurisés devraient :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) veiller à ce que les expéditions soient préparées dans des locaux sécurisés par du personnel dûment sélectionné, recruté et formé ;

b) veiller à ce que les expéditions soient protégées contre l'altération au cours des processus de préparation, d'entreposage et de transport de l'expédition pour lesquels ils sont responsables ;

c) déclarer qu'ils acceptent que l'emballage et le contenu de toute expédition puissent être examinés pour des raisons de sûreté ;

d) désigner une ou plusieurs personnes comme responsables pour l'élaboration, la mise en œuvre et la supervision des mesures de sûreté requises ;

e) certifier par écrit que, au mieux de leur connaissance, les expéditions ne contiennent pas d'EEI.

13.5.7.16 Les expéditions provenant d'expéditeurs connus ou de clients en compte peuvent être acceptées pour le transport par voie aérienne sous les conditions suivantes :

a) l'employé qui accepte le fret ou la poste est convaincu que le livreur est l'expéditeur connu ou le client en compte ou un représentant autorisé ;

b) les expéditions ne présentent aucun signe d'altération ;

c) les descriptions de l'expédition sur les documents correspondent à l'expédition ;

d) l'expéditeur connu a rempli une déclaration de sûreté du fret se rapportant à l'expédition ;

e) l'employé qui accepte le fret valide le code d'identification unique de l'expéditeur connu dans la base de données ou la liste officielle du fret aérien administrées par l'autorité compétente.

13.5.7.17 Un agent habilité qui accepte des marchandises ou de la poste d'expéditeurs et les confie à un autre agent habilité ou à un exploitant d'aéronefs devrait :

a) enregistrer l'identité des expéditeurs et déterminer si les papiers d'identité de la personne qui livre une expédition sont bien ceux d'un agent de l'expéditeur ;

b) veiller à ce que les expéditeurs donnent une description complète du contenu de l'expédition, si l'État l'exige ;

c) veiller à ce que les expéditions soient protégées après l'acceptation, et à ce que l'accès au fret soit contrôlé ;

d) veiller à ce que l'acceptation, le traitement et la manutention du fret soient effectués par du personnel convenablement sélectionné, recruté et formé ;

e) désigner une ou plusieurs personnes comme responsables de la mise en œuvre, de l'application et de la supervision des contrôles de sûreté requis ;

f) veiller à ce que chaque expédition remise à un exploitant d'aéronefs ou à un agent habilité soit accompagnée d'une déclaration de sûreté d'expédition, imprimée ou électronique, qui fournira les renseignements suivants :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

1) code d'identification unique de l'agent habilité ;

2) identifiant unique ou numéro de référence de l'expédition ;

3) description du contenu de l'expédition, si l'État l'exige ;

4) statut de sûreté de l'expédition, incluant des précisions sur les contrôles de sûreté qui lui ont été appliqués ;

5) précisions sur l'expéditeur ;

6) précisions sur le personnel responsable de faire la déclaration de sûreté.

13.5.7.18 Un exploitant d'aéronefs ne devrait accepter le fret ou la poste qui lui sont remis par un expéditeur connu, un client en compte ou un agent habilité que dans les conditions suivantes (on trouvera dans la section sur le transbordement et le transit des informations sur le fret ou la poste acceptés d'un autre exploitant d'aéronefs) :

a) l'expédition est livrée par un employé établi ou un représentant autorisé de l'agent habilité ou de l'expéditeur connu ;

b) l'employé qui réceptionne le fret à expédier vérifie, lorsque la livraison du fret est effectuée ou lorsque des arrangements sont pris à cet effet par l'expéditeur connu ou l'agent habilité, que l'expédition est bien livrée par la personne désignée dans la déclaration de sûreté d'expédition ou autre document d'accompagnement (on trouvera des précisions à ce sujet à la fin de la présente section) ;

c) il n'y a aucune trace d'altération de l'expédition (compte tenu de l'usure normale lors du déplacement du fret) ;

d) l'expéditeur connu ou l'agent habilité a remis une déclaration de sûreté d'expédition attestant que le fret a obtenu le congé conformément à son programme de sûreté. On trouvera aux Appendices 31 et 32 des modèles de programmes de sûreté d'agent habilité et d'expéditeur connu.

13.5.7.19 Une fois le fret ou la poste acceptés, l'exploitant d'aéronefs ou son représentant désigné devrait :

a) s'assurer qu'il n'y a aucune trace d'altération jusqu'à la mise à bord de l'aéronef (par exemple signes d'altération qui pourraient être passés inaperçus lors de l'acceptation ou altération qui pourrait avoir eu lieu après l'acceptation de l'expédition) ;

b) déterminer les contrôles de sûreté appropriés à appliquer à une expédition donnée ;

c) procéder aux contrôles de sûreté appropriés, au niveau de rigueur requis, et noter les détails des contrôles de sûreté appliqués ;

d) protéger l'expédition contre toute intervention non autorisée pendant qu'elle est sous sa garde ;

e) s'assurer que toutes les expéditions ont été correctement sécurisées avant d'être chargées à bord de l'aéronef ;

f) s'assurer que toutes les expéditions chargées à bord d'un aéronef sont inscrites sur le manifeste de fret ;

g) émettre les documents de sûreté ou les dossiers électroniques appropriés pour l'expédition.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

13.5.7.20 Si un exploitant d'aéronefs pense que le transport d'une expédition peut compromettre la sécurité et/ou la sûreté de l'aéronef, il est en droit d'en refuser le transport.

13.5.7.21 On trouvera à l'Appendice 30 un formulaire d'acceptation de sûreté du fret aérien, qui peut servir d'aide à la décision pour l'acceptation ou le refus d'une expédition à transporter par voie aérienne.

Déclaration de sûreté d'expédition

13.5.7.22 Une déclaration de sûreté d'expédition est un des instruments utilisés pour protéger le fret et la poste pendant leur acheminement tout le long de la chaîne logistique et pour assurer que les agents habilités et les expéditeurs connus en sont tenus responsables. On trouvera à l'Appendice 33 un spécimen d'une telle déclaration. Cette déclaration, qui peut être faite sur papier ou sous forme électronique, est établie par l'entité qui sécurise le fret et est accessible à toutes les parties intervenant dans la chaîne logistique.

13.5.7.23 Une déclaration de sûreté d'expédition devrait, au minimum, contenir les renseignements suivants :

a) code d'identification unique de l'agent habilité qui émet le statut de sûreté de l'expédition ;

b) moyens de référence distinctifs, par exemple numéros de lettre de transport aérien, de feuille de route ou de suivi ;

c) contenu de l'expédition et/ou indication de groupage, éventuellement ;

d) origine de l'expédition ;

e) destination de l'expédition ;

f) statut de sûreté de l'expédition, identifiée par un code alphabétique à trois lettres[4], indiquant si elle est sécurisée pour :

1) aéronefs de passagers, tout-cargo et tout-courrier (SPX) ;

2) aéronefs tout-cargo et tout-courrier seulement (SCO) ; ou

3) aéronefs de passagers, tout-cargo et tout-courrier, en accord avec les exigences d'expéditions à haut risque (SHR) ;

g) raison de l'attribution du statut de sûreté, indiquant si l'expédition est :

1) reçue d'un expéditeur connu agréé (EC) ;

2) reçue d'un client en compte (CC) ;

4. Le code NSC, communément utilisé par l'industrie pour indiquer le fait qu'une expédition n'est pas sécurisée, n'a pas été inspectée/filtrée, et qu'aucun statut de sûreté ne lui a été attribué, NE DOIT PAS être utilisé dans la déclaration de sûreté de l'expédition. Le code NSC n'est pas l'équivalent d'un statut de sûreté.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

3) inspectée/filtrée par des méthodes appropriées d'I/F (identifiée par des codes à trois lettres, comme indiqué ci-dessus) ; ou

4) exemptée d'I/F (raisons de l'exemption identifiées par des codes à trois lettres, comme indiqué ci-dessus) ;

h) numéro d'identification unique de tout agent habilité acceptant le statut de sûreté et déclarant que l'expédition a été gardée en sécurité et n'a pas été altérée pendant qu'elle était sous sa garde ;

i) nom ou numéro d'identification unique d'un agent habilité membre du personnel ayant la formation et l'autorité requises pour accorder le statut de sûreté indiqué dans la déclaration ;

j) date et heure auxquelles le statut de sûreté a été émis, si le règlement l'exige ;

k) avertissement selon lequel toute fausse déclaration entraînera des poursuites judiciaires, si la loi l'autorise.

13.5.7.24 Les déclarations de sûreté d'expédition contribuent beaucoup à assurer que le fret et la poste sécurisés demeurent intacts tout le long de la chaîne logistique, en fournissant une piste ininterrompue et vérifiable de toutes les entités qui en auront été responsables. Les expéditions qui ne sont pas accompagnées de déclarations valides ou ne sont pas associées à de telles déclarations devraient être traitées comme fret ou poste non sécurisés.

13.5.7.25 Les expéditeurs connus et/ou les agents habilités devraient être tenus de remettre aux entités agréées de la chaîne logistique les documents relatifs aux expéditions, y compris une déclaration de sûreté d'expédition. Les agents habilités devraient veiller à ce que la déclaration contienne toutes les informations nécessaires, spécialement le statut de sûreté des expéditions, ce qui détermine si elles peuvent être transportées à bord d'un aéronef commercial, avant de remettre le fret à un autre agent habilité ou exploitant d'aéronefs, ou d'accepter le fret en provenance d'un autre agent habilité ou exploitant d'aéronefs.

13.5.7.26 Si un statut de sûreté n'est pas indiqué, ou si une déclaration de sûreté d'expédition n'est pas établie, il devrait être considéré qu'aucun contrôle de sûreté n'a été précédemment appliqué.

13.5.7.27 Lors de l'expédition de fret aérien ou de poste aérienne, la déclaration de sûreté d'expédition devrait être dûment remplie par l'entité agréée qui l'accepte (agent habilité ou exploitant d'aéronefs) pour indiquer que celle-ci a pris la responsabilité de sa sécurisation.

13.5.7.28 Les déclarations de sûreté d'expédition devraient être établies seulement après que les contrôles de sûreté appropriés, qui pourront inclure l'I/F s'il y a lieu, auront été appliqués.

Manutention et chargement du fret et de la poste

13.5.7.29 La sécurisation des opérations au sol pour le fret aérien et la poste aérienne présente des défis semblables à ceux qui sont rencontrés dans la sécurisation des bagages de soute des passagers. Les mesures de sécurisation au sol devraient donc être semblables ou complémentaires à celles qui sont appliquées à ces activités.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

13.5.7.30 Les aérogares de fret et l'infrastructure pour le fret aérien devraient être protégées par l'application de mesures de sûreté tant au périmètre que du côté piste, ce qui peut inclure la protection des aéronefs, l'identification du personnel et le contrôle d'accès connexe, et l'exécution de fouilles ou de contrôles de l'aéronef avant le vol. De plus, des contrôles de sûreté appropriés devraient être mis en œuvre pour protéger les expéditions depuis le moment où elles sont acceptées dans l'aérogare de fret jusqu'au départ de l'aéronef.

13.5.7.31 Bien que le mouvement des expéditions de fret et de poste depuis un entrepôt et/ou une aérogare de fret ait lieu normalement à l'intérieur d'une zone de sûreté à accès réglementé, il importe de préserver l'intégrité de l'expédition jusqu'à ce que l'aéronef soit prêt au départ.

13.5.7.32 En plus des procédures de sûreté normales pour la protection des aéronefs au sol, toutes les personnes intervenant dans le processus de manutention ou de chargement devraient :

a) porter constamment bien en vue leur permis d'identification de sûreté d'aéroport, portant leur photographie pour permettre une identification positive ;

b) procéder à une inspection visuelle du fret avant le chargement pour établir qu'aucune personne ou aucun article suspects ne sont présents ;

c) confirmer qu'il n'y a aucune trace d'altération des expéditions de fret ;

d) veiller à ce qu'aucune personne non autorisée ne puisse accéder aux expéditions de fret sur l'aire de trafic ou à l'intérieur de la soute de l'aéronef ;

e) interpeller quiconque se trouverait à proximité de l'aéronef ou des expéditions de fret et ne porterait pas bien en évidence un permis d'identification de sûreté d'aéroport valide, ou dont les agissements seraient suspects.

Traitement de fret et de poste suspects

13.5.7.33 Toute suspicion que suscite une expédition de fret ou de poste devrait être résolue avant son transport pour acheminement par la voie aérienne. Toute expédition de fret ou de poste suspecte :

a) devrait être traitée comme fret ou poste non sécurités ou à risque élevé, selon le cas, et soumise aux contrôles de sûreté appropriés, y compris l'I/F ;

b) ne devrait être transportée par un exploitant d'aéronefs que s'il peut être confirmé que l'expédition est sûre parce qu'elle ne contient pas d'articles interdits.

13.5.7.34 Si les contrôles de sûreté détectent un article suspect dans une expédition, il est important que :

a) les membres du personnel ne touchent pas cet article et contactent immédiatement leur superviseur pour qu'il les aide à confirmer le soupçon ;

b) si la présence d'un EEI/DII est confirmée, les membres du personnel suivent les procédures d'urgence établies par leur organisation pour le traitement de tels événements, qui peuvent inclure ce qui suit :

1) avertir les organismes compétents de sûreté, d'application de la loi et/ou de neutralisation des explosifs et munitions (NEM), selon le cas ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2) l'EEI/DII et l'expédition dans laquelle il se trouve, ne seront manipulés que par du personnel NEM seulement ;

3) des plans d'évacuation et des plans d'urgence sont mis en œuvre, en coordination avec les responsables des services de sûreté, d'application de la loi et d'urgence.

13.5.7.35 Si un article interdit a été identifié, il devrait être procédé à une évaluation de menace pour déterminer si des contrôles de sûreté supplémentaires (par exemple techniques d'I/F avancées) devraient être appliqués à d'autres expéditions présentant des caractéristiques semblables (par exemple destinées au même vol ou à la même destination, ou provenant du même expéditeur ou du même lieu).

13.5.7.36 L'autorité compétente devrait être avertie de la découverte, de même que les autres entités opérationnelles (par exemple agents de manutention du fret ou exploitants d'aéronefs) utilisant les installations concernées ou des installations voisines (selon un plan de coordination d'urgence établi).

13.5.7.37 Si les soupçons ne peuvent être levés, l'expédition devrait être refusée au transport aérien et ne devrait pas être chargée à bord d'un aéronef commercial.

Fret et poste en transbordement ou en transit

13.5.7.38 Le fret et la poste en transbordement ou en transit arrivant de l'extérieur de l'État de transbordement ou de transit par voie aérienne, par la route, par chemin de fer ou par voie maritime, pour la poursuite du transport par voie aérienne, et qui n'ont pas été soumis à des contrôles de sûreté continus depuis le point de départ ou en route, devraient être traités comme fret non sécurisé et être soumis aux contrôles de sûreté appropriés.

13.5.7.39 Tandis que l'État d'origine demeure responsable de l'application des contrôles de sûreté appropriés sur les expéditions de fret et de poste, l'État de transbordement devrait s'assurer que ces contrôles ont été appliqués avant que les expéditions soient chargées à bord d'un aéronef commercial au départ de son territoire.

13.5.7.40 Les principes suivants devraient être appliqués par les États lorsqu'il s'agit de fret et de poste en transbordement :

a) le fret et la poste devraient être sécurisés au point d'origine et protégés contre l'intervention non autorisée ;

b) un statut de sûreté devrait être publié pour le fret et la poste au point d'origine et clairement indiqué dans une déclaration de sûreté d'expédition ;

c) le statut de sûreté (sur papier ou sous forme électronique) devrait accompagner chaque expédition pour permettre la vérification ultérieure du statut de sûreté du fret et de la poste ;

d) l'autorité compétente au point d'origine devrait veiller à l'application des contrôles de sûreté appropriés au fret et à la poste au début de leur voyage ;

e) l'autorité compétente au point de transbordement devrait s'assurer que les contrôles de sûreté précédemment appliqués au fret et à la poste répondent aux exigences de son NCASP ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

f) si l'autorité compétente n'est pas convaincue que le fret et la poste en transbordement sont sécurisés, des contrôles de sûreté appropriés, qui pourront comprendre l'I/F, devraient être appliqués selon les exigences de son NCASP.

13.5.7.41 L'autorité compétente devrait utiliser pour s'assurer de la sécurisation du fret et de la poste des mécanismes tels que :

a) saisie de données à l'avance ;

b) cadres de reconnaissance mutuelle (y compris des ententes bilatérales et multilatérales) ; et/ou

c) approbation du programme de sûreté de l'exploitant d'aéronefs.

13.5.7.42 Pour éviter que des contrôles de sûreté soient faits en double, le fret et la poste à transborder ne devraient pas être soumis à une I/F supplémentaire avant d'être chargés à bord d'un aéronef, pourvu que :

a) les contrôles de sûreté appropriés aient été appliqués par l'État d'origine ;

b) l'exécution de ces contrôles de sûreté ait été dûment enregistrée au moyen d'un statut de sûreté sur le document d'accompagnement papier ou les fichiers électroniques ;

c) l'expédition soit protégée contre l'intervention non autorisée depuis le point d'exécution des contrôles de sûreté, y compris aux points de transbordement.

13.5.7.43 Les États devraient considérer le caractère approprié des mesures de sûreté appliquées au départ de leur territoire au fret et à la poste en transit transportés à bord d'un aéronef commercial. Les marchandises et les envois postaux en transit qui ont été soumis à des contrôles de sûreté appropriés à partir du point d'origine devraient être traités comme étant sûrs. Si des États ont des inquiétudes très spécifiques au sujet de la sécurisation du fret et de la poste en transit, ils devraient appliquer des mesures de sûreté appropriées, en accord avec les exigences de leur NCASP.

13.5.8 Supervision et conformité

13.5.8.1 Une législation devrait aussi être établie pour permettre à l'autorité compétente (ou à une entité désignée pour agir en son nom) de procéder à la supervision et au contrôle de la qualité, et d'inclure des inspections et des tests sur le personnel, les mesures, les procédures, les programmes, les installations et le matériel, dans le cadre d'un régime d'agent habilité, d'expéditeur connu ou de client en compte. Cette législation devrait prévoir l'application des règlements nationaux en matière de sûreté de l'aviation et l'application de sanctions pour non-respect des lois, ceci pouvant comprendre la modification, la suspension ou la révocation de l'agrément d'une entité pour agir comme expéditeur connu, client en compte ou agent habilité.

13.5.8.2 Un programme national devrait comprendre au minimum ce qui suit :

a) programme d'accréditation pour agents habilités, expéditeurs connus et clients en compte, avec conditions d'admission détaillées et objectives ;

b) formation pour tout le personnel intervenant dans la manutention et l'I/F du fret et de la poste, pour toutes les entités intervenant dans une chaîne logistique sécurisée. On trouvera au Chapitre 8 des indications sur les exigences en matière de formation ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) normes pour les contrôles de sûreté à appliquer aux expéditions ;

d) une base de données ou une liste régulièrement actualisée de tous les expéditeurs connus et agents habilités, partagées par toutes les parties intervenant dans un système de chaîne logistique sécurisée ;

e) de solides activités de supervision et de contrôle qualité (comprenant des pistes d'audit vérifiables) pour s'assurer que les contrôles de sûreté sont mis en œuvre efficacement tout le long de la chaîne logistique sécurisée.

13.5.8.3 Les États devraient édicter une législation appropriée ou un cadre réglementaire établissant le régime d'expéditeur connu. Un tel cadre de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne devrait établir les exigences en matière de sûreté à mettre en œuvre par les expéditeurs connus et l'agrément de ceux-ci par l'autorité compétente pour opérer comme expéditeurs connus. La législation et le cadre réglementaire devraient définir le processus d'agrément et de révocation pour les entités qui souhaitent opérer comme expéditeurs connus, et établir clairement les rôles et les responsabilités pour permettre la mise en œuvre efficace d'un programme de sûreté d'expéditeur connu.

13.5.8.4 De tels règlements devraient prévoir des normes de sûreté concernant : les installations utilisées pour la production de marchandises destinées à devenir du fret aérien ; le recrutement, la sélection et la formation du personnel ; le contrôle d'accès pour le personnel et les véhicules ; et les mesures et procédures de sûreté à appliquer au fret et à la poste avant qu'ils soient confiés à un agent habilité ou à un exploitant d'aéronefs ou reçus par eux.

13.6 FRET À TRANSPORTER À BORD D'AÉRONEFS TOUT-CARGO SEULEMENT

13.6.1 Les contrôles et mesures de sûreté pour le fret et la poste transportés à bord d'aéronefs tout-cargo peuvent être établis par l'autorité compétente de l'État et être décrits dans le NCASP, pourvu qu'ils soient fondés sur une norme de base commune et donnent le même résultat en matière de sûreté.

13.6.2 Un exploitant d'aéronefs ou un agent habilité devrait vérifier qu'un expéditeur qui remet une expédition de fret pour le transport aérien est soit un expéditeur connu, soit un client en compte en accord avec les règlements nationaux, par exemple en vérifiant une liste ou une base de données.

13.6.3 Si l'expéditeur ne répond pas à de tels critères, ou si une expédition présente des signes d'altération, l'exploitant d'aéronefs ou l'agent habilité devrait soumettre l'expédition à l'I/F comme déterminé par l'autorité compétente de l'État.

13.6.4 Les expéditions de fret provenant d'un client en compte devraient être transportées à bord d'aéronefs tout-cargo seulement. À moins d'avoir été inspectés/filtrés par un agent habilité, un exploitant d'aéronefs ou une entité agréée par l'autorité compétente, le fret ou la poste provenant d'un client en compte ne peut être remis au transport sur des aéronefs de passagers.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Chapitre 14

PROVISIONS DE BORD

14.1 PRINCIPES

14.1.1 Généralités

14.1.1.1 Les provisions et fournitures destinées à être transportées à bord de vols de passagers pourraient servir de moyens d'introduction d'articles interdits (comme des armes et des engins explosifs improvisés) à bord d'un aéronef. Il convient donc de mettre en œuvre des contrôles de sûreté, qui peuvent comprendre l'inspection/filtrage, pour s'assurer que ces provisions et fournitures, y compris celles destinées à la restauration et au nettoyage, ne cachent pas d'articles interdits susceptibles de compromettre la sécurité des passagers, de l'équipage et de l'aéronef.

14.1.1.2 Les provisions et fournitures de bord (ou tout simplement les provisions de bord) destinées à être utilisées, consommées ou achetées à bord d'un aéronef par les passagers ou l'équipage pendant le vol comprennent, entre autres :

a) nourriture (p. ex. plateaux de restauration, sacs de nourriture et boissons) ;

b) articles d'usage courant (p. ex. journaux, écouteurs, savons, nécessaires de toilette, oreillers et couvertures) ;

c) articles propres à l'exploitant d'aéronefs (p. ex. nécessaires de toilette, articles promotionnels, cadeaux) ;

d) articles vendus à bord comme les produits hors taxes ;

e) tout article ayant été désigné provision de bord, car il est destiné à être transporté ou utilisé à bord d'un aéronef.

Applicabilité

14.1.1.3 La chaîne logistique des biens nécessaires à la préparation des repas et au groupage des provisions et fournitures destinées aux exploitants d'aéronefs et aux passagers peut comprendre plusieurs fournisseurs. Ces fournisseurs approvisionnent les exploitants d'aéroports, les entreprises de restauration et de nettoyage en articles divers, allant des produits alimentaires crus, comme la viande et les légumes, aux produits accessoires comme les plateaux de plastique et les ustensiles. Les mesures et contrôles de sûreté décrits dans le présent chapitre devraient être appliqués :

a) dans les installations où sont menées des activités de groupage de fournitures et de préparation de repas destinés à être utilisés à bord des aéronefs. Ces installations sont généralement exploitées par des entreprises de restauration ou de nettoyage et situées côté ville. Lorsque ces installations se trouvent côté piste, les contrôles de sûreté, qui peuvent comprendre l'inspection/filtrage, devraient être appliqués aux provisions de bord au point d'entrée de la zone de sûreté à accès réglementé ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) pendant le transport des provisions sécurisées tout au long de la chaîne logistique sécurisée jusqu'au point d'entrée dans les zones de sûreté à accès réglementé et leur chargement à bord de l'aéronef.

14.1.2 Mesures et contrôles de sûreté

14.1.2.1 Les mesures et contrôles de sûreté décrits dans le présent chapitre devraient être mis en œuvre par les fournisseurs de provisions de bord (ou les entités agissant en leur nom, y compris les agents de service d'escale) ou les exploitants d'aéronefs dans les installations où est effectué le groupage des provisions de bord en vue de leur utilisation à bord des aéronefs, et ce, afin de prévenir l'introduction d'armes, d'explosifs ou d'autres articles interdits à bord des aéronefs.

14.1.2.2 Les fournisseurs de provisions de bord devraient élaborer un programme de sûreté qui convient à leurs activités et qui est conforme aux exigences du NCASP de l'État dans lequel les affaires seront menées. Ce programme peut prendre l'une ou l'autre des deux formes suivantes :

a) un programme de sûreté établi par les fournisseurs de provisions de bord, qui est ensuite approuvé par l'autorité compétente ou l'exploitant d'aéronefs ;

b) un programme de sûreté type élaboré par l'autorité compétente, qui est ensuite accepté et mis en œuvre par les fournisseurs de provisions de bord.

14.1.2.3 Les exploitants d'aéronefs qui appliquent des mesures et contrôles de sûreté aux provisions de bord, y compris les fournitures de restauration, devraient le faire en conformité avec leurs programmes de sûreté d'exploitant d'aéronefs.

14.1.2.4 La responsabilité de l'application des mesures et contrôles de sûreté aux provisions de bord devrait être définie dans les NCASP nationaux, dans tous les ASP approuvés et dans les programmes de sûreté d'exploitant d'aéronefs, selon le cas.

Nomination d'un agent de sûreté

14.1.2.5 Les fournisseurs de provisions de bord devraient désigner un agent de sûreté ayant une expérience et une formation appropriées en matière de sûreté. Les agents de sûreté devraient disposer de l'autorité nécessaire pour assurer que les mesures et les contrôles de sûreté relatifs aux provisions de bord sont appliqués en conformité avec les exigences nationales et le programme de sûreté de l'exploitant d'aéronefs. Ces agents devraient aussi être responsables des mesures de contrôle de la qualité et être chargés de s'assurer que le personnel reçoit une formation en matière de sûreté.

14.1.2.6 Les fournisseurs de provisions de bord devraient désigner un agent de sûreté à chaque installation où sont réalisées des opérations de groupage ou de préparation de provisions de bord destinées à être utilisées, consommées ou achetées par les passagers ou les membres d'équipage pendant le vol.

Recrutement et formation à la sûreté

14.1.2.7 Les fournisseurs de provisions de bord devraient veiller à ce que le traitement et la manutention des provisions de bord soient confiés à du personnel contrôlé, recruté et formé comme il convient.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

14.1.2.8 Tout le personnel des fournisseurs de provisions de bord (y compris les travailleurs en sous-traitance) ayant accès à des zones de sûreté à accès réglementé d'un aéroport devrait être soumis à des vérifications d'antécédents et être détenteur d'un permis d'identification d'aéroport valide. L'autorité compétente, en coordination avec les autres autorités de l'État concernées, devrait établir les exigences en matière de vérification d'antécédents et de formation pour les personnes ayant accès sans être accompagnées aux provisions de bord sécurisées.

14.1.2.9 Les États peuvent envisager de procéder à des vérifications d'antécédents plus poussées, comme l'examen de renseignements supplémentaires et une analyse détaillée concernant notamment les activités et affiliations de membres du personnel des fournisseurs de provisions de bord (y compris les travailleurs en sous-traitance) et la possibilité qu'ils soient susceptibles de se laisser inciter à commettre un acte d'intervention illicite. Il peut s'agir de l'examen et de l'analyse d'informations provenant des services de renseignements, ou de vérifications d'antécédents plus fréquentes, soit périodiques, continuelles ou motivées (c.-à-d. non limitées à des intervalles fixes). D'autres informations sur les vérifications d'antécédents, ainsi que des exemples des informations requises, figurent au Chapitre 11.

14.1.2.10 Le personnel des fournisseurs de provisions de bord qui a accès aux zones de sûreté à accès réglementé devrait recevoir une formation appropriée de sensibilisation aux questions de sûreté lui permettant de bien comprendre ses responsabilités dans ce domaine, et d'avoir des connaissances adéquates en ce qui concerne les mesures de sûreté de l'aviation, les objectifs en matière de sûreté et les questions connexes. Cette formation devrait être achevée avant que ces personnes soient autorisées à accéder sans être accompagnées aux provisions et fournitures ainsi qu'aux aéronefs. D'autres informations sur la culture de la sûreté et la formation de sensibilisation à la sûreté figurent au Chapitre 9.

14.1.2.11 Les membres du personnel qui participent à la réception, à la préparation, à l'entreposage et à la livraison des provisions de bord devraient suivre une formation correspondant à leurs responsabilités en matière de mise en œuvre des mesures de sûreté, conformément aux exigences du NCASTP.

14.1.2.12 Les fournisseurs de provisions de bord devraient tenir pour chaque employé des dossiers appropriés d'emploi et de formation, comprenant les vérifications d'antécédents, le cas échéant. Ces dossiers devraient être tenus à jour pendant la durée d'emploi dans l'entreprise, et en accord avec les dispositions prévues dans le NCASP. Les fournisseurs de provisions de bord devraient s'assurer que ces mêmes exigences sont respectées par les entités en sous-traitance chargées de mettre en œuvre les mesures de sûreté en leur nom (y compris les entités qui fournissent des travailleurs temporaires).

14.1.2.13 Des éléments indicatifs sur le recrutement, la sélection et la formation du personnel figurent au Chapitre 8.

Sécurisation des locaux

14.1.2.14 Les locaux, ou parties de ceux-ci, qui servent à la préparation et à l'entreposage des provisions de bord destinées à être transportées à bord d'un aéronef devraient être constamment sécurisés contre tout accès non autorisé. Les provisions de bord ayant fait l'objet d'une inspection/filtrage devraient être conservées dans des cages, compartiments, pièces ou bâtiments sécurisés contre tout accès non autorisé ou rendus inviolables au moyen de scellés ou de verrous, ou être protégées par des mesures de détection d'intrusion pendant les périodes où les expéditions sont laissées sans surveillance. Cette sécurisation peut être réalisée par l'application de mesures et de procédures de contrôle d'accès pouvant comprendre ce qui suit :

a) accès avec carte électronique ;

b) système de permis d'identification d'aéroport ou de fournisseurs de provisions de bord ;

c) mécanismes de verrouillage à clé ou à code d'accès électronique ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

d) contrôle physique continu ou surveillance par vidéo (p. ex. systèmes CCTV) de tous les points d'accès aux locaux où sont gardées les provisions de bord ;

e) inspection/filtrage continue ou aléatoire et imprévisible du personnel.

14.1.2.15 En outre, des ouvertures telles que les fenêtres et les plates-formes de chargement et de déchargement devraient être sécurisées au moyen de dispositifs de verrouillage appropriés ou de barreaux.

14.1.2.16 Les établissements des fournisseurs de provisions de bord qui sont situés dans une zone de sûreté à accès réglementé devraient satisfaire à toutes les exigences de sûreté côté piste. Lorsque l'établissement se trouve en dehors du périmètre aéroportuaire, les provisions sécurisées devraient être transportées jusqu'aux aéronefs dans des véhicules fermés à clé ou sous scellés, et être vérifiées en conséquence à l'entrée des zones de sûreté à accès réglementé (nonobstant l'application de mesures de sûreté et d'inspection/filtrage aux véhicules qui pénètrent dans les zones de sûreté à accès réglementé). D'autres informations sur l'inspection/filtrage des véhicules et des provisions entrant dans les zones de sûreté à accès réglementé figurent au Chapitre 11.

14.2 MESURES DE SÛRETÉ APPLICABLES AUX PROVISIONS DE BORD

14.2.1 Principes

14.2.1.1 Les provisions de bord devraient faire l'objet d'une inspection/filtrage à l'entrée des zones de sûreté à accès réglementé ou au moment de leur chargement à bord de l'aéronef, sauf si elles ont déjà été soumises à des contrôles de sûreté appropriés par les entités approuvées/désignées par l'autorité compétente (comme un « fournisseur habilité » ou un « fournisseur connu » de provisions de bord) en conformité avec les exigences nationales relatives à la chaîne logistique sécurisée pour les provisions de bord, et ont été protégées contre toute intervention non autorisée depuis le moment où les contrôles de sûreté ont été effectués jusqu'à leur livraison à l'aéronef.

14.2.1.2 En vue de la mise en place de systèmes de contrôle d'accès, les provisions sécurisées devraient être séparées des provisions n'ayant pas fait l'objet d'une inspection/filtrage (provisions non sécurisées).

14.2.1.3 L'inspection/filtrage des provisions de bord à l'entrée des zones de sûreté à accès réglementé devrait être effectuée dans le respect des exigences applicables à l'inspection/filtrage des véhicules et des provisions devant entrer dans les zones de sûreté à accès réglementé et qui figurent dans les NCASP et ASP, et tenir compte du type et de la taille des provisions.

14.2.1.4 Les provisions de bord qui proviennent d'une chaîne logistique sécurisée et qui sont protégées contre tout accès non autorisé peuvent tout de même faire l'objet d'autres contrôles de sûreté à l'entrée des zones de sûreté à accès réglementé d'un aéroport (p. ex. inspection/filtrage aléatoire).

14.2.1.5 Comme l'indiquent les Figures 14-1, 14-2[1] et 14-3[1], les contrôles de sûreté, qui peuvent comprendre l'inspection/filtrage, devraient être appliqués aux provisions de bord comme suit :

a) Scénario A — L'installation de groupage (c.-à-d. endroit où les provisions de bord, y compris les repas, sont préparées en vue de leur transport à bord de l'aéronef) a été approuvée/désignée par

1. Les Figures 14-2 et 14-3 montrent des exemples de situations où les provisions de bord ne sont pas acheminées dans une chaîne logistique sécurisée.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

l'autorité compétente en conformité avec les exigences nationales relatives à la chaîne logistique sécurisée pour les provisions de bord :

1) les provisions de bord devraient alors faire l'objet d'une inspection/filtrage, sauf si elles proviennent d'une chaîne logistique sécurisée et qu'elles ont été protégées contre tout accès non autorisé. En vue de la mise en place de systèmes de contrôle d'accès, les provisions sécurisées devraient être séparées des provisions n'ayant pas fait l'objet d'une inspection/filtrage (provisions non sécurisées).

b) Scénario B — L'installation de groupage se trouve à l'intérieur de la zone de sûreté à accès réglementé d'un aéroport :

1) les provisions de bord non sécurisées devraient alors faire l'objet d'une inspection/filtrage à l'entrée de la zone de sûreté à accès réglementé (sauf si elles proviennent d'une chaîne logistique sécurisée ou ont fait l'objet d'une inspection/filtrage à une installation de groupage en conformité avec les exigences nationales relatives à la chaîne logistique sécurisée pour les provisions de bord et ont ensuite été protégées contre tout accès non autorisé jusqu'à leur livraison à l'aéronef). Les provisions devraient ensuite être protégées contre tout accès non autorisé jusqu'à leur livraison à l'aéronef.

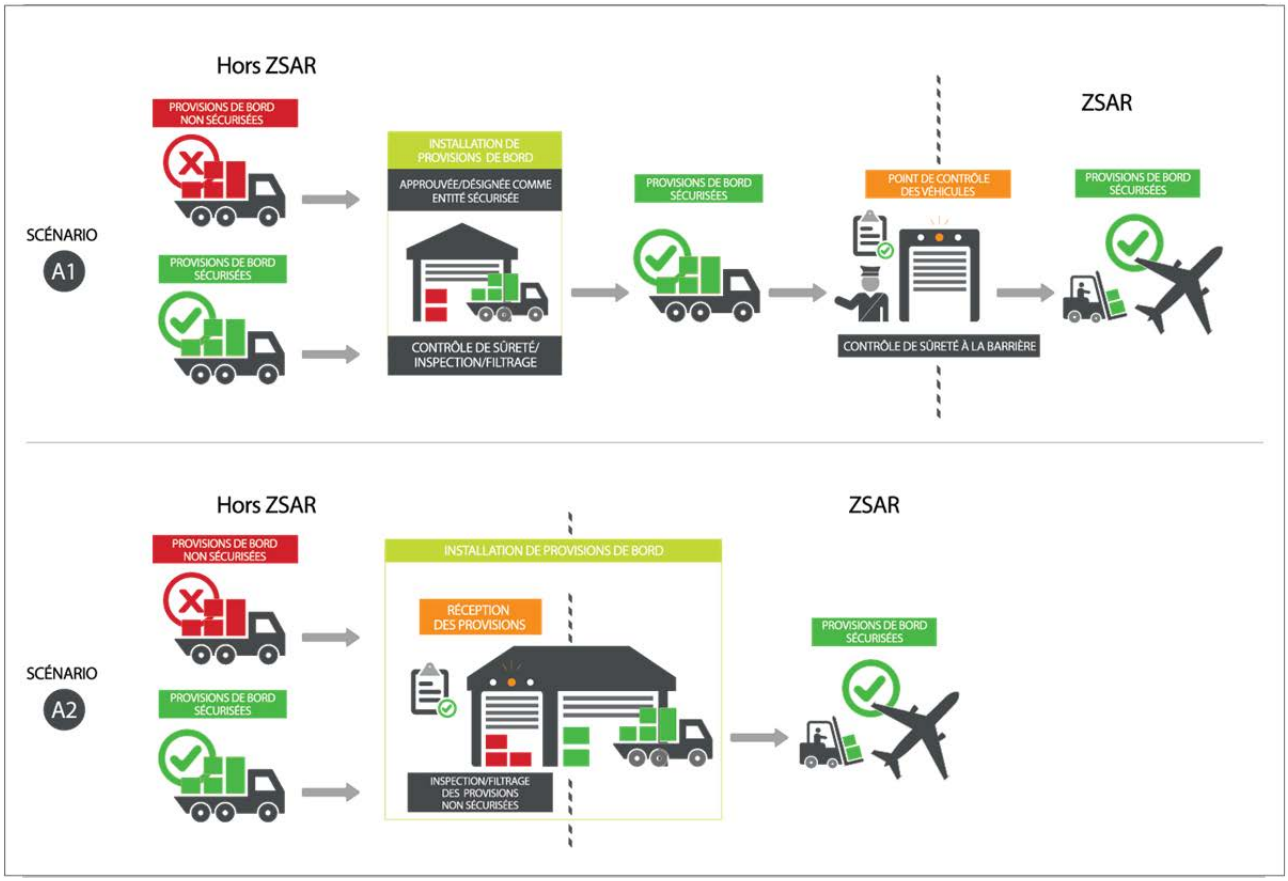


Figure 14-1. Scénario A — Processus de contrôle de sûreté des provisions de bord dans une chaîne logistique sécurisée

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) Scénario C — L'installation de groupage se trouve à l'extérieur de la zone de sûreté à accès réglementé d'un aéroport :

1) les provisions de bord devraient alors faire l'objet d'une inspection/filtrage à l'entrée de la zone de sûreté à accès réglementé (sauf si elles proviennent d'une chaîne logistique sécurisée ou ont fait l'objet d'une inspection/filtrage à l'installation de groupage en conformité avec les exigences nationales relatives à la chaîne logistique sécurisée pour les provisions de bord et ont ensuite été protégées contre tout accès non autorisé jusqu'à leur livraison à l'aéronef).

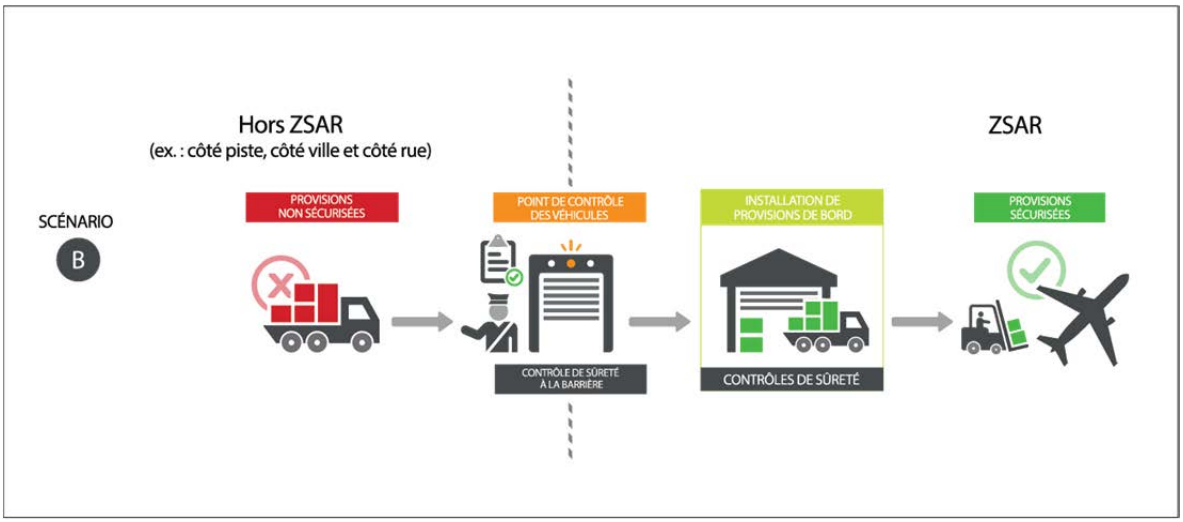


Figure 14-2. Scénario B — Processus de contrôle de sûreté des provisions de bord non sécurisées

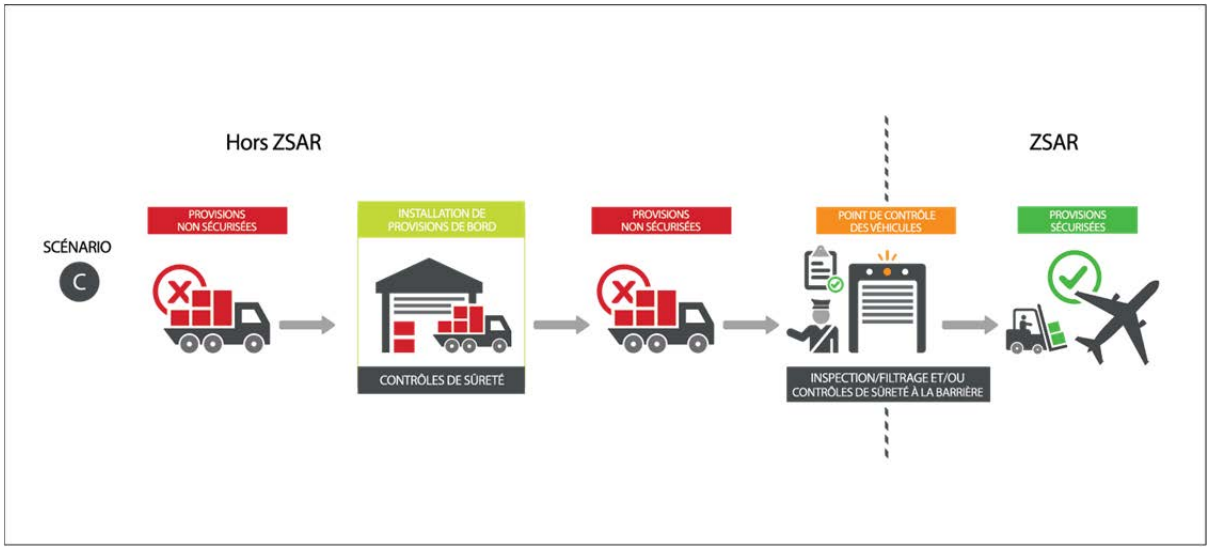


Figure 14-3. Scénario C — Processus de contrôle de sûreté des provisions de bord non sécurisées

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

14.2.1.6 Lorsque des contenants, des boîtes, des sacs, des chariots ou des plateaux servant à transporter les provisions de bord présentent des signes d'effraction entre leur réception à l'installation de groupage et leur chargement dans l'aéronef, tout leur contenu doit être soumis à des mesures de sûreté appropriées, en conformité avec les méthodes approuvées, de façon à s'assurer qu'aucun article interdit n'y a été dissimulé.

14.2.1.7 Les provisions qui arrivent aux installations de groupage directement d'une entité désignée/approuvée peuvent être exemptées de l'inspection/filtrage en conformité avec les exigences nationales relatives à la chaîne logistique sécurisée pour les provisions de bord.

14.2.2 Méthode d'inspection/filtrage

14.2.2.1 L'inspection/filtrage des provisions de bord en vue de détecter les articles interdits devrait être effectuée au moyen de technologies et de méthodes approuvées. Compte tenu du vaste éventail et de la nature des produits utilisés pour la préparation des provisions et fournitures destinées aux passagers et aux membres d'équipage, les méthodes d'inspection/filtrage utilisées devraient tenir compte du type et de la taille des provisions, de façon à permettre la détection des articles interdits qui pourraient être introduits dans une cabine d'aéronef.

14.2.2.2 Dans certains cas, le recours à une seule méthode d'inspection/filtrage pourrait ne pas être suffisant pour permettre l'inspection de tous les types de provisions de bord. Il faudrait donc pouvoir disposer aisément de plus d'une méthode d'inspection/filtrage et les appliquer.

14.2.2.3 Voici les méthodes d'inspection/filtrage recommandées pour les provisions de bord :

a) vérification visuelle ;

b) fouille manuelle ;

c) radioscopie conventionnelle ;

d) radioscopie basée sur algorithmes ;

e) détection de traces d'explosifs (ETD) ;

f) chiens détecteurs d'explosifs.

14.2.2.4 L'inspection/filtrage peut être effectuée avant ou après le groupage des fournitures et des repas, à l'aide de la méthode la plus appropriée compte tenu de la nature des provisions. En général, il existe plus de possibilités pour l'inspection/filtrage effectuée avant le groupage, car les articles et provisions n'ont pas encore été placés dans des contenants ou des sacs ou sur des chariots ou des plateaux. Le processus d'inspection/filtrage « à la pièce », avant le groupage et la mise sur palettes, est plus susceptible de permettre la détection d'articles interdits.

Vérification visuelle et fouille manuelle

14.2.2.5 La vérification visuelle des provisions de bord devrait être minutieuse et être utilisée :

a) en combinaison avec d'autres méthodes approuvées ;

b) lorsque toutes les parties des provisions peuvent être observées, avec ou sans aides ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) lorsqu'en raison de la nature des provisions, il est impossible de dissimuler des articles interdits ;

d) lorsque l'ETD n'est pas possible et que la taille, le poids ou la nature des provisions ne permet pas l'utilisation d'équipement de radioscopie ou la fouille manuelle.

14.2.2.6 Lorsque la vérification visuelle est utilisée en combinaison avec la fouille manuelle, la recherche devrait être effectuée au niveau de détail le plus raisonnable, sur un seul article ou un groupe d'articles, dans la mesure où les lois locales et les normes d'hygiène le permettent, de sorte qu'on puisse s'assurer qu'aucun article interdit n'y a été dissimulé et qu'il n'y a aucun signe d'altération. Par exemple, au moment de la vérification visuelle et de la fouille manuelle de coussins et de couvertures, les personnes qui procèdent à l'inspection/filtrage peuvent effectuer la recherche sur un groupe de couvertures ou d'oreillers, dans la mesure où elles peuvent raisonnablement confirmer qu'aucun article interdit n'y a été dissimulé. Si cette confirmation ne peut pas être obtenue, les personnes qui procèdent à l'inspection/filtrage devraient effectuer la recherche sur des groupes d'articles de plus en plus restreints jusqu'à ce qu'elles considèrent qu'il est sécuritaire de charger les articles à bord de l'aéronef.

14.2.2.7 Lorsque les conteneurs peuvent être ouverts et fermés sans laisser de signe visible d'altération, on devrait effectuer à la fois une vérification visuelle et une fouille manuelle, comme il convient.

14.2.2.8 Les personnes qui procèdent à l'inspection/filtrage devraient porter une attention particulière aux signes suspects, d'altération notamment, et aux différences de poids, de densité ou d'aspect général entre un ou plusieurs groupes d'articles similaires.

14.2.2.9 Il convient aussi d'accorder une attention particulière aux bacs à glaçons et au dessous des chariots de restauration.

14.2.2.10 La vérification visuelle et la fouille manuelle des aliments, des repas et des plateaux devraient être effectuées dans la mesure où les lois locales et les normes d'hygiène le permettent. Dans ces situations, on devrait avoir recours à une autre méthode d'inspection/filtrage (ou à une combinaison de plusieurs méthodes) comme la vérification visuelle et l'ETD. De plus, les personnes qui procèdent à l'inspection/filtrage devraient être en mesure de reconnaître les situations où, pour des motifs religieux ou culturels, les aliments ne se prêtent pas à une fouille manuelle.

Inspection/filtrage radioscopique et détection de traces d'explosifs

14.2.2.11 Du matériel de radioscopie peut être utilisé pour effectuer l'inspection/filtrage des provisions en vrac qui sont généralement conditionnées dans des boîtes ou autres conteneurs qui conviennent à ce type de matériel, de sorte que les personnes qui procèdent à l'inspection/filtrage puissent détecter les articles interdits. L'Appendice 20 contient d'autres informations sur le matériel d'inspection/filtrage radioscopique.

14.2.2.12 Lorsque de l'équipement ETD est utilisé pour rechercher la présence de particules d'explosifs, on devrait analyser l'intérieur et l'extérieur des contenants de provisions de bord, ainsi que leur contenu, et examiner :

a) les joints intérieurs et extérieurs du contenant, lorsque c'est faisable, sous l'emballage de protection ;

b) au moins deux surfaces extérieures, sous l'emballage de protection ;

c) toute zone utilisée pour la manutention et le levage manuel ;

d) toute zone qui semble avoir été manipulée.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

14.2.3 Articles interdits

Les États devraient aussi établir la liste des articles interdits dans les provisions de bord sur la base d'une évaluation des risques menée par l'autorité compétente. L'Appendice 43 contient une liste d'articles interdits à titre de référence.

14.3 PRÉPARATION ET TRANSPORT DES PROVISIONS DE BORD VERS L'AÉRONEF

14.3.1 Livraisons aux fournisseurs de provisions de bord

14.3.1.1 Toutes les livraisons de matières brutes, d'aliments et de matériel à des locaux utilisés pour la préparation ou le conditionnement des provisions de bord devraient être dégroupées autant qu'il est faisable de le faire sur le plan opérationnel. Ce processus permet de faciliter l'application des contrôles de sûreté, qui peuvent comprendre l'inspection/ filtrage, et de s'assurer que les livraisons ne contiennent pas d'articles interdits.

14.3.1.2 Les fournisseurs de provisions de bord devraient avoir conclu avec leurs propres fournisseurs un accord écrit qui porte sur les aspects de sûreté, et vérifier périodiquement, par des mesures de contrôle de la qualité, que ces accords sont respectés par les fournisseurs en question. D'autres mesures et processus de contrôle de la qualité peuvent être nécessaires lorsque les provisions sont livrées par des entités désignées/approuvées pour ce faire en conformité avec les exigences nationales relatives à la chaîne logistique sécurisée pour les provisions de bord.

14.3.1.3 Lorsque des livraisons présentent le moindre signe d'intervention ou d'altération, le fournisseur de provisions de bord devrait appliquer les méthodes d'inspection/filtrage appropriées pour s'assurer qu'elles ne contiennent aucun article interdit.

14.3.2 Sécurisation de la préparation et de l'entreposage des provisions de bord

14.3.2.1 La préparation des produits de restauration et des repas, y compris le chargement des chariots et des contenants, doit faire l'objet d'une surveillance continue permettant de détecter et d'empêcher toute introduction d'articles interdits dans les fournitures et provisions de bord.

14.3.2.2 Les chambres froides et les réfrigérateurs contenant des repas préparés ainsi que les chariots ou conteneurs utilisés dans les opérations de restauration devraient être sécurisés quand il n'est pas nécessaire d'y accéder immédiatement, et leur accès devrait être contrôlé à tous les autres moments.

14.3.2.3 Dans la mesure du possible, les fournisseurs de provisions de bord devraient prendre des mesures visant à contrôler l'accès à toute information qui permettrait d'associer les provisions à un exploitant d'aéronefs ou à un vol particulier, de sorte qu'il soit plus difficile de cibler des vols précis. De telles mesures pourraient comprendre l'utilisation de codes et la restriction de l'accès à cette information à un nombre limité de membres du personnel en fonction de ce qu'il leur est nécessaire de connaître.

Repas destinés à l'équipage de conduite

14.3.2.4 Les plateaux de restauration et les articles destinés aux membres d'équipage de conduite ne devraient pas être étiquetés comme tels et ne devraient porter aucune marque d'identification, comme les autres plateaux de restauration.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Entreposage des provisions de bord sécurisées

14.3.2.5 Les fournisseurs de provisions de bord devraient s'assurer que les provisions sécurisées (c.-à-d. provisions ayant fait l'objet de contrôles de sûreté) sont protégées contre tout accès non autorisé, gardées dans un lieu sécurisé (p. ex. cages, compartiments, pièces) et séparées des provisions non sécurisées (c.-à-d. provisions n'ayant pas été soumises à une inspection/filtrage ou gardées dans un lieu sécurisé). Pour ce faire, on peut mettre en œuvre, en plus des autres contrôles de sûreté, des mesures de protection destinées aux installations d'entreposage des provisions de bord, mesures qui devraient comprendre ce qui suit :

a) toutes les portes situées à l'extérieur des zones de sûreté à accès réglementé devraient être fermées et verrouillées ou surveillées lorsqu'elles ne sont pas utilisées. Si les locaux nécessitent une ventilation, des portes à grillage métallique verrouillables peuvent être installées ;

b) toutes les portes situées à l'extérieur des zones de sûreté à accès réglementé devraient, dans la mesure du possible, comporter des dispositifs de détection ou d'autres moyens de protection contre les intrusions ;

c) les portes destinées à l'accès de véhicules ne devraient pas être utilisées par des personnes pour entrer dans un bâtiment ou en sortir, car cela pourrait offrir une voie pour déjouer les contrôles de sûreté ;

d) l'accès aux installations et aux zones de provisions de bord devrait être réservé aux personnes qui ont besoin d'y accéder dans l'exercice de leurs fonctions, et les personnes qui peuvent accéder sans être accompagnées aux provisions de bord devraient être soumises à des mesures appropriées d'inspection/filtrage, recevoir une formation sur la façon de traiter les provisions de bord et être autorisées par l'entité pertinente ou l'autorité compétente ;

e) les portes réservées au personnel à l'extérieur des zones de sûreté à accès réglementé devraient être conçues et placées de manière à permettre un contrôle sur les entrées et les sorties. Ces portes devraient elles aussi être verrouillées ou gardées quand elles ne sont pas en usage.

14.3.2.6 Les provisions de bord qui sont conservées dans un endroit non sécurisé ou en un lieu où leur intégrité n'est pas garantie doivent être soumises à l'inspection/filtrage appropriée avant leur entrée dans la zone de sûreté à accès réglementé ou leur chargement à bord d'un aéronef.

14.3.3 Vérification des véhicules, chariots de restauration et conteneurs provenant de l'extérieur des zones de sûreté à accès réglementé, et pose de scellés

14.3.3.1 Avant la fermeture des chariots ou des conteneurs à livrer à un aéronef, une personne ayant reçu la formation appropriée devrait, dans la mesure où les lois locales et les normes d'hygiène le permettent, les vérifier avec leur contenu, pour s'assurer qu'ils ne contiennent aucun article interdit et ne présentent aucune trace d'altération. Immédiatement après leur vérification et suivant leur chargement, les chariots de restauration ou les conteneurs devraient être sécurisés ou rendus inviolables au moyen de scellés ou de verrous.

14.3.3.2 La personne désignée pour procéder à un contrôle de sûreté devrait noter l'exécution de ce contrôle sur le document de livraison, le bon de livraison, les documents d'expédition du véhicule ou le bon de commande de l'exploitant d'aéronefs, et signer ces documents.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

14.3.3.3 Immédiatement avant le chargement, une personne formée et désignée par le fournisseur des provisions de bord devrait effectuer une vérification visuelle des compartiments d'entreposage du véhicule afin de s'assurer qu'aucune personne non autorisée ou aucun article interdit ne se trouve à l'intérieur. Une fois chargés, les compartiments du véhicule devraient être sécurisés comme il convient au moyen d'une méthode ou d'un processus approuvé par l'autorité compétente et en conformité avec le NCASP (p. ex. surveillance continue, verrous et scellés indicateurs d'effraction).

14.3.3.4 Il conviendrait d'encourager les conducteurs (et l'équipage du véhicule) à ne jamais laisser leur véhicule sans surveillance. Si cela était nécessaire, ils devraient, lors du retour au véhicule, vérifier l'intégrité des compartiments, des scellés et des verrous.

Pose de scellés

14.3.3.5 Les fournisseurs de provisions de bord ne devraient utiliser que des scellés inviolables et numérotés (y compris des scellés numériques) pour sécuriser les chariots, les véhicules ou les compartiments à l'intérieur des véhicules servant à l'entreposage et au transport de provisions de bord destinées à des aéronefs.

14.3.3.6 Pour empêcher tout accès non autorisé à ces scellés ou leur utilisation, il conviendrait de mettre en œuvre des procédures appropriées d'audit et de contrôle des stocks. Les stocks de tels scellés devraient être considérés comme des informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation et être gérés et traités en conséquence. D'autres informations sur les informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation figurent au Chapitre 2.

14.3.3.7 Les scellés inviolables utilisés pour sécuriser les véhicules, les chariots de restauration et les conteneurs devraient être apposés par une personne formée et autorisée. Les numéros de scellés devraient être notés sur les documents de livraison du véhicule.

14.3.3.8 Les scellés inviolables apposés sur les véhicules de livraison devraient être vérifiés par rapport aux documents appropriés, tels que les documents de livraison du véhicule, par l'autorité aéroportuaire à l'entrée d'une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport, par l'exploitant d'aéronefs lors de la livraison à un aéronef, et au point de réception de l'installation des fournisseurs de provisions de bord lorsque celles-ci proviennent d'une chaîne logistique sécurisée. En cas de discordance non résolue avec les documents d'accompagnement, ou de présence de signes d'altération non autorisée des scellés, le chargement devrait être considéré comme étant non sécurisé et ne devrait pas être admis dans des zones de sûreté à accès réglementé ni chargé à bord d'un aéronef.

14.3.3.9 Les scellés utilisés sur des véhicules qui doivent livrer plusieurs chargements à différents endroits dans des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport devraient être brisés par le conducteur du véhicule au premier point de livraison ou à l'entrée de la zone de sûreté à accès réglementé. Pour les livraisons suivantes des autres chargements à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé, il n'est pas nécessaire de réapposer des scellés sur le véhicule, mais l'équipage du véhicule devrait s'assurer que les compartiments d'entreposage restent sécurisés ou sont surveillés en tout temps.

14.3.3.10 S'il y a le moindre doute concernant l'accès non autorisé aux scellés ou l'utilisation abusive de ceux-ci, ou si l'intégrité du stock de scellés a été compromise, le fournisseur de provisions de bord devrait enlever tous les scellés utilisés sur les chariots de restauration et les véhicules destinés au transport à bord de l'aéronef, et procéder à une fouille approfondie de ces chariots et véhicules. De plus, tous les scellés provenant du stock dont il est soupçonné que l'intégrité a été compromise devraient être retirés de l'entreposage et détruits, pour éviter qu'ils soient réintroduits dans le système de sûreté du fournisseur de provisions de bord.

Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

14.3.4 Livraison des provisions de bord

14.3.4.1 La sûreté des provisions de bord devrait être assurée pendant leur transport entre les installations du fournisseur de provisions de bord et l'aéronef.

14.3.4.2 Les provisions de bord peuvent être transportées soit par l'exploitant de l'aéronef lui-même, soit par le fournisseur de provisions de bord ou par un transporteur sous-traitant dont les mesures de sûreté et les modes opératoires ont été approuvés par le fournisseur de provisions de bord et l'exploitant de l'aéronef. Tous les compartiments de chargement des véhicules (destinés au transport de provisions de bord) fournis par des entreprises situées à l'extérieur des zones de sûreté à accès réglementé et utilisés pour le transport des provisions de bord vers un aéronef, ou depuis un aéronef, devraient être verrouillés ou scellés de façon à empêcher tout accès non autorisé. Lorsque des signes d'intervention non autorisée ou d'altération sont constatés, l'exploitant de l'aéronef ou de l'aéroport, selon le cas, devrait en être informé, et les provisions devraient faire l'objet de mesures de sûreté appropriées, en conformité avec les procédures approuvées, pour assurer qu'elles ne contiennent aucun article interdit.

14.3.4.3 Les conducteurs de véhicules de fournisseurs de provisions de bord devraient vérifier que leurs véhicules ne présentent aucun signe d'altération s'ils ont été laissés sans surveillance.

14.3.5 Réception des provisions de bord par les exploitants d'aéronefs

14.3.5.1 Les exploitants d'aéronefs devraient vérifier les permis d'identification des personnes employées à bord des véhicules de livraison. De plus, après la livraison de provisions de bord, le personnel de l'exploitant de l'aéronef devrait examiner les biens livrés sur une base aléatoire pour s'assurer qu'ils ne contiennent pas d'articles interdits et, s'ils sont scellés, qu'ils ne présentent aucun signe d'intervention non autorisée ou d'altération.

14.3.5.2 Tout chargement de provisions de bord présentant des signes d'intervention non autorisée ou d'altération devrait être considéré comme étant non sécurisé, et être interdit de transport ou faire l'objet de mesures de sûreté appropriées, en conformité avec les procédures approuvées, de façon qu'on puisse s'assurer qu'il ne contient pas d'articles interdits. Toute irrégularité devrait être signalée immédiatement aux parties appropriées, en conformité avec le programme de sûreté d'exploitant d'aéronefs et/ou l'ASP.

14.4 CHAÎNE LOGISTIQUE SÉCURISÉE ET ENTITÉS DÉSIGNÉES/APPROUVÉES

14.4.1 Principes

14.4.1.1 La présente section contient des informations générales sur le processus d'approbation et la sécurisation de la chaîne logistique des provisions de bord. Une chaîne logistique sécurisée comprend des mesures de sûreté appliquées aux provisions de bord et qui visent à assurer leur intégrité depuis le point où elles ont fait l'objet d'une inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté jusqu'à leur chargement dans l'aéronef.

14.4.1.2 Les entités approuvées ou désignées par l'autorité compétente (ou par une entité agréée pour agir en son nom), en conformité avec le NCASP, devraient être les seules entités chargées de mettre en œuvre les mesures de sûreté appropriées de sorte que les provisions de bord puissent être livrées à un aéronef sans qu'il soit nécessaire de les soumettre à une inspection/filtrage à l'entrée des zones de sûreté à accès réglementé.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

14.4.1.3 Pour faciliter la lecture, ces entités approuvées ou désignées[2] sont appelées « entités sécurisées » dans la présente section, et représentent les principales entités intervenant dans le processus de sécurisation de la chaîne logistique des provisions de bord.

14.4.1.4 L'autorité compétente devrait assurer une surveillance de la mise en œuvre des mesures de sûreté requises par les entités sécurisées en procédant à des inspections périodiques, et les États pourraient aussi envisager d'effectuer des inspections non annoncées. L'autorité compétente peut autoriser une entité à accomplir cette fonction en son nom. Cependant, elle devrait demeurer responsable de prendre les mesures d'application appropriées à l'égard de toute entité sécurisée dont il est établi qu'elle ne respecte pas son programme de sûreté.

14.4.1.5 L'autorité compétente devrait s'assurer que les entités qui ont été approuvées ou désignées comme entités sécurisées procèdent à des activités de contrôle de la qualité, telles que des audits, pour assurer une supervision adéquate de la mise en œuvre des contrôles de sûreté requis, y compris ceux mis en œuvre par des entités en sous-traitance.

14.4.1.6 Une entité sécurisée faisant partie d'une chaîne logistique sécurisée de provisions de bord est une entité qui expédie des provisions aux fournisseurs de provisions de bord ou directement aux exploitants d'aéronefs, et qui applique des procédures qui répondent aux règles et normes de sûreté communes établies par l'autorité compétente et qui sont suffisantes pour permettre le chargement des provisions à bord d'un aéronef. Ces provisions n'ont pas à faire l'objet d'une inspection/filtrage durant leur transport vers l'aéronef (en particulier à l'entrée de la zone de sûreté à accès réglementé), dans la mesure où elles ont été protégées contre toute intervention non autorisée.

14.4.1.7 Les provisions provenant d'une entité sécurisée « A » peuvent être considérées comme étant sécurisées et peuvent être chargées à bord d'un aéronef sans être soumises à une autre inspection/filtrage :

a) si elles proviennent de l'entité sécurisée « A » et ont été protégées contre toute intervention non autorisée en tout temps (entreposage et transport) après la mise en œuvre des contrôles de sûreté requis, qui peuvent comprendre l'inspection/filtrage ;

b) si elles ont été expédiées par une autre entité sécurisée « B » et ont été protégées contre toute intervention non autorisée en tout temps pendant leur expédition à l'installation de l'entité sécurisée « A » ;

c) si elles ont été expédiées par un fournisseur non sécurisé, mais ont fait l'objet d'une inspection/filtrage par l'entité sécurisée « A ».

14.4.1.8 Le processus de sécurisation de la chaîne logistique des provisions de bord a pour but de souligner l'importance du fournisseur ou de l'expéditeur des provisions de bord en ce qui concerne la mise en œuvre pratique des contrôles de sûreté et d'assurer la sûreté des provisions tout au long de la chaîne logistique. Pour ce faire, il faut que les marchandises soient produites, conditionnées, entreposées, transportées et traitées d'une manière qui en assure l'intégrité et les protège contre toute intervention non autorisée depuis le point d'origine de la chaîne logistique sécurisée et tout au long de celle-ci.

14.4.1.9 La désignation de fournisseur sécurisé devrait donner aux autres fournisseurs de provisions de bord, aux exploitants d'aéroports et aux exploitants d'aéronefs une assurance quant à la qualité des contrôles de sûreté appliqués aux expéditions de provisions de bord qu'ils reçoivent d'un fournisseur sécurisé.

2. Ces entités approuvées ou désignées peuvent aussi être appelées « fournisseurs habilités » ou « fournisseurs connus » dans certains États. Il convient de noter que certaines mesures de sûreté peuvent être appliquées par d'autres entités agissant en leur nom.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

14.4.1.10 La Figure 14-4 montre comment sont traitées les provisions de bord sécurisées et non sécurisées tout au long d'une chaîne logistique sécurisée, en fonction de l'endroit où se trouve l'installation de groupage (c.-à-d. à l'extérieur de la zone de sûreté à accès réglementé, à l'intérieur de la zone de sûreté à accès réglementé ou à un endroit chevauchant la zone de sûreté à accès réglementé).

14.4.2 Responsabilités en matière de sûreté

14.4.2.1 Avant d'être désignée ou approuvée comme fournisseur sécurisé, une entité devrait mettre en place un programme de sûreté exposant en détail les procédures et contrôles de sûreté appliqués dans ses opérations de services aux aéronefs, y compris l'acceptation, la préparation, l'entreposage et le transport des provisions de bord. Un tel programme de sûreté devrait être approuvé par l'autorité compétente, ou par une entité agréée pour agir en son nom, selon les exigences du NCASP.

14.4.2.2 Un fournisseur sécurisé devrait être tenu de remettre à toute entité réceptrice de la chaîne logistique (c.-à-d. exploitants d'aéronefs, fournisseurs de provisions de bord et points de contrôle des véhicules dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport) une déclaration de sûreté signée par un représentant autorisé de l'entité, attestant que les provisions de bord destinées à un ou à des vols particuliers ont été soumises aux contrôles de sûreté, en conformité avec le programme de sûreté approuvé.

14.4.2.3 Pour être reconnue comme fournisseur sécurisé et inscrite sur la liste de ces fournisseurs, une entité devrait :

a) désigner un gestionnaire de la sûreté ;

b) établir et mettre en œuvre un programme de sûreté pour toutes ses installations concernées ;

c) recruter du personnel (après une vérification d'antécédents) et lui donner la formation nécessaire sur les normes de sûreté appropriées, en conformité avec le programme de sûreté.

14.4.2.4 Les fournisseurs sécurisés devraient désigner un gestionnaire de la sûreté ayant une expérience et une formation appropriées en matière de sûreté. Ce gestionnaire devrait disposer de l'autorité nécessaire pour assurer que les mesures et les contrôles de sûreté relatifs aux provisions de bord sont appliqués en conformité avec le programme de sûreté du fournisseur sécurisé. Il devrait aussi être responsable des mesures de contrôle de la qualité et être chargé de s'assurer que le personnel reçoit une formation en matière de sûreté.

14.4.2.5 Les fournisseurs sécurisés devraient s'assurer que les installations ou les zones utilisées pour la réception, la préparation et l'entreposage des provisions sécurisées destinées à être expédiées aux fournisseurs de provisions de bord ou aux exploitants d'aéronefs offrent une protection suffisante, y compris des mesures de contrôle d'accès permettant d'empêcher toute intervention non autorisée. Toutes les entrées dont l'accès n'est pas contrôlé, y compris les fenêtres, devraient être sécurisées au moyen de dispositifs de verrouillage appropriés ou de barreaux.

14.4.2.6 De plus, il conviendrait d'envisager d'appliquer des mesures appropriées aux activités du personnel responsable de la préparation des provisions sécurisées (c.-à-d. supervision) de sorte qu'il soit difficile à quiconque d'introduire des articles interdits dans un produit.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

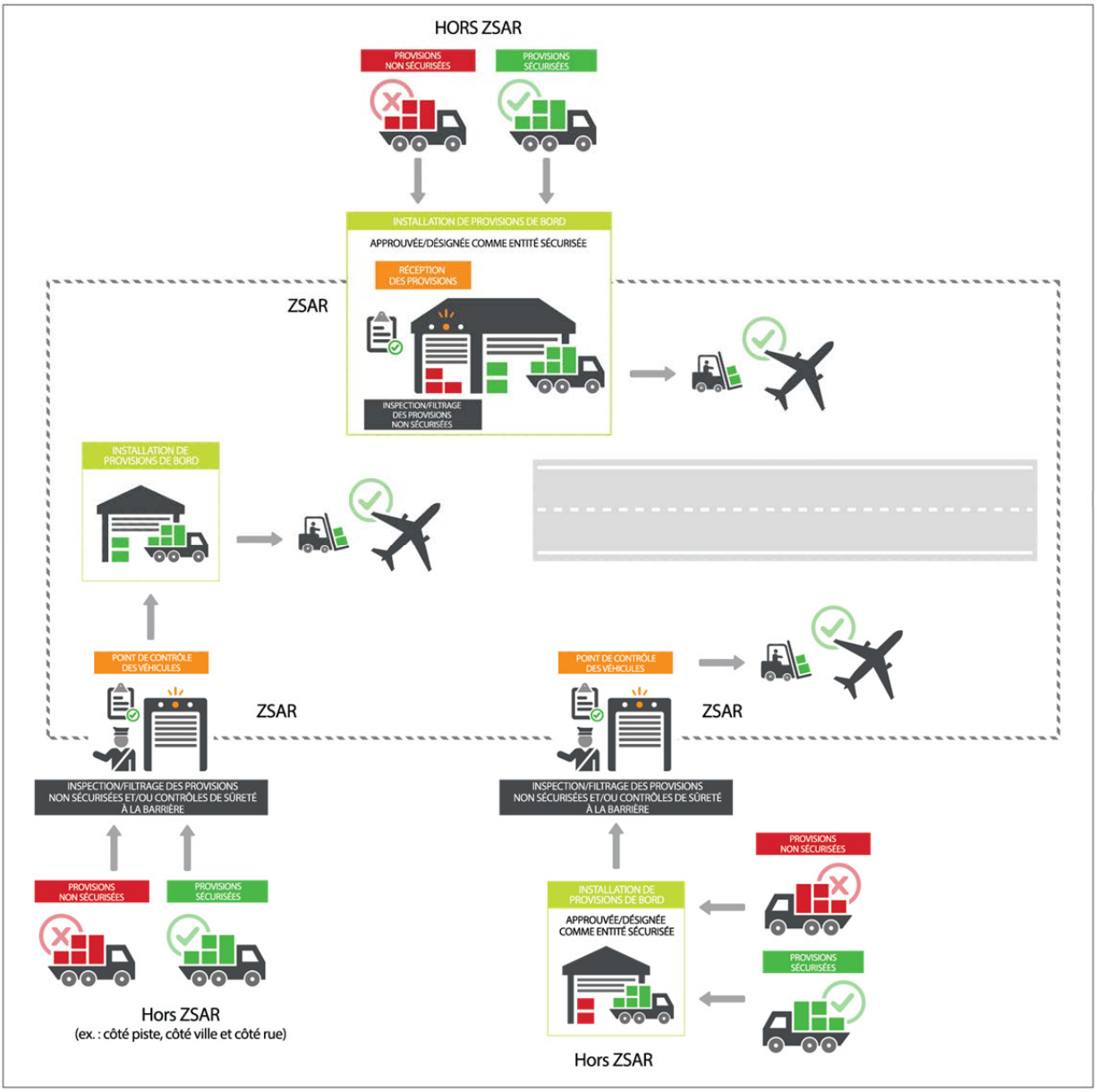


Figure 14-4. Traitement des provisions de bord sécurisées et non sécurisées tout au long d'une chaîne logistique sécurisée

Livraison de provisions sécurisées

14.4.2.7 La sûreté des provisions provenant d'un fournisseur sécurisé devrait être préservée pendant leur expédition aux installations des fournisseurs de provisions de bord. Elles devraient être acheminées soit dans un véhicule appartenant au fournisseur sécurisé, soit par un transporteur dont les procédures opérationnelles et les mesures de sûreté ont été vérifiées et/ou approuvées par le fournisseur sécurisé, l'exploitant de l'aéronef ou l'autorité compétente.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

14.4.2.8 Les fournisseurs sécurisés devraient appliquer les contrôles de sûreté ci-après aux provisions livrées aux installations des fournisseurs de provisions de bord :

a) tout véhicule utilisé pour le transport de provisions sécurisées devrait être muni d'un compartiment d'entreposage verrouillable ;

b) immédiatement avant le chargement, les compartiments d'entreposage des véhicules devraient faire l'objet d'une vérification visant à assurer qu'ils ne contiennent pas d'articles interdits, et qu'aucun n'y est introduit pendant le processus de chargement ;

c) dès l'achèvement du chargement, les compartiments d'entreposage des véhicules devraient être sécurisés au moyen de verrous ou de scellés numérotés, ou être protégés adéquatement (c.-à-d. surveillance assurée par une personne). Si un véhicule est sécurisé au moyen d'un scellé à usage unique, le numéro devrait être noté sur le bordereau de chargement du véhicule ;

d) les véhicules ne devraient pas être laissés sans surveillance. Si toutefois cela n'est pas possible, le conducteur devrait vérifier que le contenu est bien sécurisé et avertir le gestionnaire de la sûreté de l'entreprise si des signes d'altération sont constatés. Le gestionnaire de la sûreté devrait ensuite informer les fournisseurs de provisions de bord pour que d'autres contrôles de sûreté, qui pourraient comprendre l'inspection/filtrage, soient appliqués.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Chapitre 15

SÛRETÉ DES AÉRONEFS

15.1 EXPLOITANTS D'AÉRONEFS

15.1.1 Généralités

15.1.1.1 Les exploitants d'aéronefs ont vis-à-vis des voyageurs et du personnel navigant une responsabilité de sûreté des vols. Cette obligation inclut la protection des aéronefs, zones de maintenance des aéronefs et autres zones à accès réglementé, et des mesures de sûreté pour les bagages, le fret, la poste et la restauration. C'est pourquoi ils devraient établir des procédures de sûreté conformes aux dispositions de l'Annexe 17 et du NCASP.

15.1.1.2 Pour remplir les obligations de sûreté de l'aviation qui leur incombent en vertu de l'Annexe 17, des NCASP et des réglementations connexes, les exploitants d'aéronefs devraient établir ou nommer :

a) un programme de sûreté — l'Annexe 17 et les règlements nationaux exigent que tous les exploitants d'aéronefs assurant des liaisons au départ du territoire d'un État établissent, mettent en œuvre et tiennent à jour un programme écrit de sûreté d'exploitant d'aéronefs conforme aux exigences du NCASP de cet État ;

b) un chef du service de sûreté — la nomination d'un chef du service de sûreté est indispensable pour l'établissement et la mise en œuvre effective des programmes de sûreté d'exploitant d'aéronefs ;

c) un plan conjoncturel — les plans conjoncturels devraient être en conformité avec les plans conjoncturels nationaux et d'aéroport (on trouvera au Chapitre 17 des éléments sur la planification conjoncturelle) ;

d) un programme de formation à la sûreté — l'élaboration et la mise en œuvre de ce programme devraient avoir lieu en conformité avec le NCASP de l'État, et tenir compte des normes, politiques et procédures figurant dans le NCASTP (on trouvera au Chapitre 8 des éléments sur les programmes de formation à la sûreté pour certaines entités) ;

e) un programme de contrôle de la qualité — l'élaboration et la mise en œuvre de ce programme devraient avoir lieu en accord avec le NCASP de l'État et le programme de sûreté de l'exploitant d'aéronefs. La mise en œuvre de fonctions de contrôle de la qualité, ceci comprenant les audits, inspections, tests et examens, est indispensable pour assurer le maintien et la durabilité de mesures de sûreté de l'aviation effectives dans les activités de transport aérien commercial (on trouvera au Chapitre 7 des éléments sur les fonctions de contrôle qualité de la sûreté de l'aviation).

15.1.1.3 Les exploitants d'aéronefs devraient au minimum s'occuper des questions suivantes en rapport avec la sûreté :

a) organisation de l'exploitant d'aéronefs et désignation d'un chef du service de sûreté ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) spécifications pour les contrôles de sûreté et les fouilles de certaines zones et de certains compartiments accessibles à l'intérieur et à l'extérieur des aéronefs ;

c) prévention de l'accès non autorisé aux aéronefs ;

d) rapprochement des passagers et des bagages de soute ;

e) protection des bagages de soute, du fret, de la poste et des provisions des aéronefs ;

f) sécurisation des provisions et fournitures de restauration, ainsi que des opérations de nettoyage et de maintenance au sol des aéronefs ;

g) procédures pour la réaction des membres d'équipage et autres personnels aux menaces et aux incidents ;

h) briefings aux membres d'équipage concernant les agents d'escorte armés à bord d'aéronefs et les agents de sûreté en vol ;

i) mesures de sûreté supplémentaires pour situations spéciales ou de menace accrue ;

j) recrutement et formation du personnel de sûreté et/ou des agents de services d'escale ;

k) comptes rendus d'incident.

15.1.1.4 En plus des dispositions de l'Annexe 17, l'Annexe 6 prescrit que :

a) l'exploitant d'aéronefs établira et appliquera un programme de formation pour préparer les membres d'équipage à atténuer le plus possible les conséquences d'un acte d'intervention illicite ;

b) le pilote commandant de bord présentera sans délai un rapport sur un acte d'intervention illicite ;

c) l'exploitant veillera à ce qu'il y ait à bord une liste type des opérations de fouille à effectuer, notamment pour l'inspection de l'avion à la recherche d'armes, d'explosifs ou d'autres engins dangereux qui pourraient y être dissimulés, avec la bonne marche à suivre en cas de découverte d'une bombe ou d'un objet suspect ;

d) la porte du poste de pilotage des avions de transport de passagers puisse être verrouillée de l'intérieur.

15.1.2 Programme de sûreté d'exploitant d'aéronefs

Un programme écrit de sûreté d'exploitant d'aéronefs devrait être établi, mis en œuvre et tenu à jour afin de mettre en pratique les règlements de politique applicables et les exigences du NCASP de l'État. Les exploitants d'aéronefs devraient élaborer leurs propres exigences, procédures et consignes en matière de sûreté, et veiller à ce que leurs programmes de sûreté et manuels d'exploitation soient conformes aux lois et règlements de l'État de l'exploitant et/ou de l'État d'immatriculation. On trouvera à l'Appendice 24 des éléments sur la formulation et la tenue à jour d'un programme de sûreté d'exploitant d'aéronefs.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

15.1.3 Chef du service de sûreté d'un exploitant d'aéronefs

15.1.3.1 Les autorités compétentes devraient exiger que chaque exploitant de transport aérien commercial nomme un chef de son service de sûreté ayant une expérience professionnelle en matière de sûreté et une bonne connaissance des activités de transport aérien commercial, et qu'il lui confère une autorité suffisante pour que le programme de sûreté de l'exploitant d'aéronefs soit pleinement mis en œuvre et appliqué.

15.1.3.2 Les chefs de service de sûreté devraient être nommés par la direction des exploitants d'aéronefs, et faire rapport ou communiquer directement avec le directeur général, le directeur de l'exploitation et/ou l'agent d'exploitation principal des exploitants d'aéronefs.

15.1.3.3 Les chefs de service de sûreté devraient être chargés de :

a) définir l'ensemble de la politique de sûreté de l'exploitant d'aéronefs et la soumettre à l'acceptation de sa haute direction ;

b) formuler et promulguer des normes et pratiques de sûreté applicables à l'ensemble de la compagnie ;

c) procéder à une étude initiale complète des installations et services, du matériel et des activités de l'exploitant d'aéronefs, pour recenser ses besoins en matière de sûreté et évaluer les menaces probables ;

d) formuler ou modifier le programme de sûreté de l'exploitant d'aéronefs pour en corriger les carences, s'il y a lieu, et se conformer aux lois et règlements nationaux des États dans lesquels l'exploitant d'aéronefs effectue des vols ;

e) veiller à ce que le programme de sûreté de l'exploitant d'aéronefs soit effectif et à ce qu'il ait été approuvé par la haute direction et soumis à l'autorité compétente pour vérification et approbation ;

f) veiller au maintien de l'efficacité du programme de sûreté d'exploitant d'aéronefs en procédant à des évaluations et inspections régulières et en encourageant des processus d'audit de sûreté à l'interne, c'est-à-dire la mise en œuvre de fonctions de contrôle qualité ;

g) établir et maintenir une liaison effective avec toutes les autorités et parties prenantes concernées afin de contribuer à la mise en place de systèmes de sûreté de l'aviation et de se conformer aux exigences statutaires, en tenant compte des responsabilités d'autres autorités compétentes auxquelles incombent des fonctions de police ;

h) maintenir une liaison effective avec d'autres services de l'exploitant d'aéronefs, en particulier la haute direction, pour faciliter la mise en œuvre de mesures de sûreté efficaces dans l'ensemble de l'entreprise ;

i) émettre des avis sur tous les systèmes de sûreté utilisés par l'exploitant d'aéronefs, gérer ces systèmes et conseiller la direction sur tous les aspects de la sûreté ;

j) promouvoir la sensibilisation à la sûreté et la vigilance ;

k) assurer une riposte efficace de l'exploitant d'aéronefs à toute menace ou tout incident de sûreté ;

l) prendre l'initiative de mesures de sûreté spéciales en périodes d'accentuation du risque et/ou à l'égard de vols et d'itinéraires critiques ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

m) se tenir au courant de la législation et des règlements applicables en matière de sûreté de l'aviation dans les zones géographiques desservies par l'exploitant d'aéronefs ;

n) tenir un registre de toutes les armes non autorisées ou de tous les engins explosifs suspects découverts à bord d'aéronefs de l'exploitant ou dans des installations qu'il utilise ;

o) signaler à l'autorité compétente tous actes réels ou soupçonnés d'intervention illicite dans l'exploitation aérienne.

15.1.3.4 Les chefs de service de sûreté devraient avoir sous leurs ordres au siège de l'exploitant aérien, dans ses bureaux régionaux et aux aéroports un personnel technique et non technique suffisant pour assurer la mise en œuvre efficace des mesures de sûreté dans tous les domaines de l'exploitation.

15.2 SÛRETÉ DES AÉRONEFS

15.2.1 Généralités

Les procédures de sûreté décrites ci-après sont limitées aux vols d'aéronefs commerciaux, incluant les vols tout-cargo. Les autres procédures prescrites dans un programme de sûreté, telles que l'I/F des passagers et le rapprochement des passagers et des bagages, sont traitées dans d'autres parties du présent manuel.

15.2.2 Protection des aéronefs

15.2.2.1 Les aéronefs sont vulnérables à l'introduction d'articles réglementés, non seulement par des passagers mais aussi par des intrus et d'autres personnes, pendant qu'ils sont en stationnement ou sont préparés pour le service.

15.2.2.2 La prévention de l'accès non autorisé à un aéronef dépend de l'application de mesures de sûreté efficaces pour la zone à proximité immédiate de l'aéronef, ainsi qu'au voisinage de l'aire de trafic.

15.2.2.3 L'intégrité des limites entre le côté ville et le côté piste est l'un des plus importants éléments de la protection des aéronefs contre l'accès non autorisé. Lorsque c'est possible, les aéronefs devraient stationner à distance des clôtures d'enceinte ou de toutes barrières aisément franchissables.

15.2.2.4 De plus, les aéronefs qui passent la nuit en stationnement devraient stationner dans des zones contrôlées et bien éclairées. L'éclairage, en plus d'être relié à l'alimentation électrique principale de l'aéroport, devrait être relié aussi à une source d'alimentation secondaire. Autrement, il faudrait pouvoir disposer promptement d'un balisage lumineux portable à utiliser en cas de défaillance de l'alimentation.

15.2.2.5 Les aéronefs qui passent la nuit en stationnement devraient être observés par des patrouilles à horaires irréguliers, effectuées par du personnel de sûreté de l'aéroport ou de l'exploitant d'aéronefs ou par des agents chargés de l'application de la loi. Les patrouilles sont particulièrement efficaces pendant les heures de faible activité de l'aéroport où seulement un petit nombre de personnes autorisées sont au travail.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

15.2.2.6 Une protection contre des attaques armées lancées de l'extérieur d'un périmètre aéroportuaire contre des aéronefs ou des installations et services aéroportuaires peut être assurée par la surveillance de ces zones, notamment par des patrouilles de gardes convenablement équipés à la périphérie de l'aéroport, par une surveillance statique depuis des points d'observation ou par l'utilisation d'un système de CCTV ou d'autres dispositifs de détection des intrusions. Il convient de porter une attention particulière aux zones dont la couverture empêche l'observation, par exemple parcs de stationnement, zones boisées, zones résidentielles et bâtiments abandonnés, ainsi qu'aux aires situées sous des couloirs d'approche ou de décollage.

15.2.2.7 Les aéronefs peuvent être particulièrement vulnérables à des attaques à distance s'ils doivent rouler sur des pistes et des voies de circulation surplombant des routes publiques ; des mesures de sûreté physiques supplémentaires devraient être envisagées pour réduire le risque qu'une attaque soit lancée à partir de tels endroits. On trouvera à l'Appendice 27 de l'information sur les missiles sol-air.

15.2.3 Systèmes antiaériens portables

15.2.3.1 Les efforts pour éliminer ou, pour le moins, réduire la menace que représentent pour l'aviation civile les systèmes antiaériens portables (MANPAD) et autres armes exigent une approche globale et des politiques nationales responsables. Les États devraient appliquer des contrôles rigoureux sur l'importation, l'exportation, le transfert ou le retransfert et l'entreposage des MANPAD et des technologies connexes, ainsi que sur les activités de formation à leur utilisation, et ils devraient limiter le transfert de moyens de production de MANPAD.

15.2.3.2 De grands avions de passagers en vol, que ce soit en mode décollage, en croisière ou en mode atterrissage, sont la principale cible qu'offre l'aviation civile pour ce type d'attaque. Les auteurs d'une attaque par MANPAD seraient vraisemblablement des éléments extérieurs à l'environnement aéroportuaire, plutôt que des passagers, du personnel navigant ou du personnel de l'aéroport.

15.2.3.3 Une coopération internationale, régionale et sous-régionale peut renforcer les efforts pour mettre en œuvre des contre-mesures efficaces et d'un coût abordable face à la menace que présentent les MANPAD. L'*Arrangement de Wassenaar sur le contrôle des exportations d'armement et de biens et technologies à double usage* est un exemple d'accord destiné à limiter les ventes et les mouvements illicites de systèmes d'armement, et à encourager le partage de renseignements et les mesures connexes d'application de la loi. Au moyen de tels instruments juridiques internationaux, les États devraient pouvoir identifier et suivre, promptement et de façon fiable, la vente et les mouvements illicites de petites armes et d'armements légers à travers les frontières des États.

15.2.3.4 De plus, les États devraient envisager de mettre en œuvre les mesures suivantes pour s'attaquer à la menace associée aux MANPAD :

a) évaluations de vulnérabilité d'aéroport (pour identifier les zones à haut risque de lancement) ;

b) patrouilles et sensibilisation des collectivités ;

c) formation des pilotes à l'emploi de contre-mesures en vol (s'il en existe) ;

d) mesures de contrôle de la circulation aérienne.

15.2.4 Contrôle de l'accès aux aéronefs

15.2.4.1 Pour empêcher l'accès non autorisé, les aéronefs en stationnement dans des zones de sûreté à accès réglementé devraient être surveillés pendant la préparation au service, la maintenance, le nettoyage, etc. Le personnel

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

navigant, le personnel au sol et le personnel de maintenance qui assure le petit service des aéronefs devraient interpeller toute personne non autorisée ou non reconnue qui s'approche d'un aéronef ou tente d'y accéder, afin de confirmer qu'elle est légitimement en droit de le faire. Les personnes non autorisées devraient être signalées aux superviseurs ou aux agents chargés de l'application de la loi.

15.2.4.2 Les aéronefs en cours de maintenance, lorsqu'ils sont laissés sans surveillance par du personnel autorisé ou ne sont pas en activité, devraient avoir tous leurs points d'accès sécurisés, les escaliers étant retirés ou escamotés et les plates-formes de chargement rentrées. Les escaliers laissés à proximité des aéronefs devraient être immobilisés. Des scellés de sûreté révélant toute altération devraient être apposés sur les trappes de petit service et les portes pour que tout accès non autorisé soit évident lors des vérifications avant le départ.

15.2.4.3 Les aéronefs en service devraient être tenus sous surveillance suffisante pour détecter tout accès non autorisé. Si une sécurisation accrue est jugée nécessaire pour un aéronef déterminé, du personnel de sûreté devrait contrôler l'accès à cet aéronef ou à ses abords et assumer la responsabilité de la sûreté de l'aéronef.

15.2.4.4 La surveillance d'aéronefs en stationnement peut être réalisée au moyen d'un système de télévision en circuit fermé (CCTV). Cela exige cependant, pour être efficace, une réaction rapide du personnel de sûreté si un intrus est découvert ou si une situation devient suspecte.

15.2.5 Mouvement des personnes et des véhicules

15.2.5.1 Le mouvement des personnes et des véhicules vers ou depuis les aéronefs se trouvant dans des zones de sûreté à accès réglementé devrait être surveillé. Les permis du personnel et des véhicules aéroportuaires devraient être vérifiés à tous les postes de contrôle, et faire l'objet de vérifications aléatoires côté piste.

15.2.5.2 S'il n'y a pas de passerelle et si les passagers doivent aller à pied ou emprunter un service de navette jusqu'à l'aéronef, les exploitants d'aéronefs devraient mettre en œuvre des procédures pour s'assurer que :

a) seules les personnes autorisées et les passagers inspectés/filtrés soient autorisés à monter à bord ;

b) les passagers soient escortés et/ou constamment surveillés par du personnel autorisé pour empêcher que des articles ou substances réglementés soient introduits dans la cabine ;

c) les passagers au départ qui ont été inspectés/filtrés n'aient aucune possibilité de se mêler à des personnes qui ne l'ont pas été ;

d) les véhicules assurant le service de navette pour les passagers soient fouillés de façon approfondie pour détecter tous articles réglementés avant que les passagers ne montent à leur bord, en particulier si ces véhicules ont accès au côté ville et au côté piste.

15.3 CONTRÔLES DE SÛRETÉ ET FOUILLES DES AÉRONEFS

15.3.1 Généralités

15.3.1.1 Les États devraient établir des procédures basées sur des évaluations des risques de sûreté pour le contrôle de sûreté et la fouille des aéronefs, aussi bien pendant les opérations courantes que dans les situations de niveau élevé de menace.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

15.3.1.2 Vu le grand nombre d'aéronefs en service dans le monde, il est impossible de recommander des procédures d'inspection des aéronefs qui soient adéquates dans tous les cas. Les exploitants d'aéronefs devraient établir et tenir à jour un programme de formation sur les procédures de contrôle de sûreté et de fouille pour les différents types d'aéronefs et pour tout le personnel concerné, y compris l'équipage de conduite et l'équipage de cabine. De plus, les exploitants d'aéronefs devraient établir une liste de vérification des procédures de sûreté pour chaque type d'aéronef en service et distribuer cette liste à leurs équipages de conduite et au personnel concerné.

15.3.1.3 En général, lorsqu'il est procédé à un contrôle ou une fouille de sûreté, le personnel de sûreté chargé du contrôle ou de la fouille devrait s'assurer :

a) ou bien que le personnel de nettoyage a terminé son travail à bord et est sorti de l'avion, avant de commencer le contrôle ou la fouille ;

b) ou bien, si le personnel de nettoyage est à bord, qu'il n'y a aucune interférence avec le contrôle ou la fouille, et que les zones inspectées sont protégées contre l'accès non autorisé.

15.3.1.4 Après un contrôle ou une fouille, l'aéronef ne devrait pas être laissé sans surveillance. Le contrôle d'accès devrait être maintenu pour assurer l'intégrité du contrôle ou de la fouille.

15.3.1.5 À l'achèvement d'un contrôle ou d'une fouille, le pilote commandant de bord devrait en être avisé verbalement ou par écrit. L'information sur les contrôles ou les fouilles devrait être conservée, aux fins de supervision et d'enquête au besoin, pendant au moins 24 heures après l'achèvement du vol.

15.3.1.6 Si des scellés sont employés pour sécuriser les trappes de petit service et compartiments, intérieurs ou extérieurs, les exploitants d'aéronefs ne devraient employer que des scellés à indicateur d'effraction et numérotés. Pour empêcher toute utilisation non autorisée de ces scellés, il convient de mettre en œuvre des procédures appropriées de contrôle des stocks et d'audit.

15.3.1.7 Pendant un contrôle ou une fouille, il n'est pas nécessaire d'ouvrir pour inspection les trappes de petit service et compartiments, intérieurs ou extérieurs. Les scellés devraient cependant être examinés afin de déceler toute trace d'altération, et l'authenticité des numéros de scellés devrait être vérifiée, peut-être d'après une fiche sur laquelle sont indiqués les numéros de scellés. Si des traces d'altération sont évidentes et/ou s'il y a discordance avec les numéros de scellés, il convient d'ouvrir et de fouiller la trappe ou le compartiment pour s'assurer que des objets suspects, armes, explosifs ou autres engins dangereux n'y ont pas été dissimulés. Ceci fait, de nouveaux scellés devraient être apposés.

15.3.1.8 S'il y a le moindre doute concernant un usage abusif qui pourrait avoir été fait des scellés, ou si l'intégrité d'un stock de scellés est compromise, les exploitants d'aéronefs devraient enlever tous les scellés utilisés sur leurs aéronefs et procéder à une fouille approfondie des trappes de petit service et compartiments d'où les scellés ont été enlevés. De plus, tous les scellés provenant du stock dont il est soupçonné que l'intégrité a pu être compromise devraient être retirés de l'entreposage et détruits, afin d'empêcher leur réintroduction sur des aéronefs.

15.3.2 Contrôles de sûreté des aéronefs

15.3.2.1 Les contrôles de sûreté des aéronefs consistent en une inspection visuelle de l'intérieur des aéronefs et des compartiments auxquels les passagers peuvent avoir accès, des soutes et des trappes de petit service accessibles depuis le sol sans employer de matériel. Le but de ces contrôles est de confirmer que des objets suspects, armes, explosifs ou autres engins, articles ou substances dangereux n'ont pas été placés à bord de l'aéronef.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

15.3.2.2 Les contrôles devraient être effectués lorsque les aéronefs sont en service, pendant la préparation des vols. Pour les vols au départ ordinaires, les contrôles devraient être effectués immédiatement après le débarquement des passagers ou immédiatement avant le début du chargement.

15.3.2.3 Les contrôles de sûreté devraient comprendre l'examen visuel des zones accessibles ci-après d'un aéronef :

a) compartiments de rangement supérieurs ;

b) tous placards, toilettes et offices ;

c) poubelles et compartiments de rangement ;

d) pochettes des dossiers de siège et casiers à revues ;

e) dessous des sièges ;

f) autres zones accessibles dans la cabine passagers et le poste de pilotage ;

g) soute de l'aéronef, avant le chargement des bagages de soute et du fret.

15.3.2.4 Les gilets de sauvetage rangés sous les sièges des passagers devraient subir une inspection aléatoire.

15.3.2.5 Les trappes de petit service accessibles depuis le sol sans employer de matériel devraient aussi être examinées visuellement pendant un contrôle. Le personnel au sol et le personnel navigant peuvent inspecter visuellement les sceaux appliqués sur ces trappes pour déceler toute trace d'altération, mais l'ouverture des trappes de petit service (et l'apposition de nouveaux scellés au besoin) ne peut être effectuée que par des mécaniciens d'entretien d'aéronef qualifiés détenteurs d'une licence.

15.3.2.6 En cas d'arrêts en cours de route au cours desquels des passagers en transit restent à bord avec l'intention de poursuivre leur voyage, les exploitants d'aéronefs devraient veiller à ce que tous articles laissés à bord par des passagers qui débarquent de ces vols et terminent leur voyage soient enlevés de l'aéronef ou reçoivent avant le départ un autre traitement approprié. Il devrait être demandé aux passagers en transit restant à bord d'identifier positivement leurs effets, peut-être en les plaçant sur leurs genoux, quand le personnel de cabine procède à un contrôle de sûreté. Ce n'est qu'après une telle inspection que les passagers en transit devraient être autorisés à sortir de l'avion pour se dégourdir les jambes avant de remonter à bord. De plus, une inspection de la cabine après le vol devrait vérifier que rien de dangereux n'y a été laissé par des passagers.

15.3.2.7 Pour éviter que du travail soit fait en double, les contrôles de sûreté des aéronefs devraient être effectués systématiquement par du personnel qui connaît le type d'avion. Une liste de vérification devrait être employée pour l'inspection des zones confiées à chacun.

15.3.3 Fouilles de sûreté des aéronefs

15.3.3.1 Les fouilles de sûreté des aéronefs sont des inspections approfondies de l'intérieur et de l'extérieur d'un aéronef pour y découvrir tous objets suspects, armes, explosifs ou autres engins, articles ou substances dangereux. C'est en fonction des résultats d'une évaluation de risque de sûreté effectuée par les autorités nationales compétentes qu'il convient de déterminer s'il y a lieu de procéder à un contrôle ou à une fouille. De plus, des fouilles de sûreté des aéronefs devraient être effectuées s'il est soupçonné qu'un aéronef pourrait être une cible.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

15.3.3.2 Les fouilles devraient consister en inspections approfondies de toutes les zones couvertes par les contrôles de sûreté d'aéronef comme décrit ci-dessus ; elles devraient inclure en outre des examens des zones accessibles ci-après de l'extérieur des aéronefs :

a) trappes de petit service ;

b) compartiments de matériel ;

c) logement de train d'atterrissage ;

d) soutes et leur pourtour ;

e) articles et provisions contenus dans des compartiments de fret (par exemple pneus de réserve, fournitures de restauration supplémentaires, matériel de compagnie, etc.).

15.3.3.3 Les fouilles devraient être effectuées dans de bonnes conditions d'éclairage, ce qui peut nécessiter l'emploi de groupes auxiliaires de puissance ou de raccordements à l'alimentation électrique de l'aéroport. L'accès à l'aéronef devrait être contrôlé avant le début de la fouille, qui devrait être effectuée en présence d'un nombre minimum de personnes autorisées se trouvant à bord.

15.3.3.4 À l'issue d'une fouille, une inspection finale devrait être faite pour s'assurer que toutes les portes et tous les couvercles ont été bien sécurisés. L'état de stérilité de l'aéronef devrait être maintenu jusqu'à son départ.

15.3.3.5 Des engins explosifs peuvent être camouflés de nombreuses façons. Il convient donc d'expliquer aux équipes de fouille qu'il s'agit de rechercher des objets non identifiés ou qui pourraient passer inaperçus ou qui ne devraient pas se trouver à bord, dont la présence ne peut être expliquée ou qui ne semblent pas être à leur place. Des consignes devraient être données sur ce qu'il y a lieu de faire si un article suspect est découvert.

15.3.3.6 Les équipes de fouille devraient avoir pour consigne de ne jamais toucher un objet suspect mais d'avertir le coordonnateur de la fouille, de marquer l'emplacement avec un objet bien visible, ne touchant pas l'objet suspect, et de s'éloigner de la zone immédiate pour attendre d'autres instructions. De plus, la zone devrait être isolée de toutes personnes non autorisées et être sécurisée. On trouvera à l'Appendice 40 de plus amples indications sur le traitement à réserver à des engins soupçonnés d'être explosifs.

15.3.3.7 Si un objet découvert pendant une fouille ne peut être identifié positivement, il devrait être traité comme un objet suspect. La possibilité qu'il en existe d'autres ne devrait pas être écartée.

15.3.3.8 À l'issue d'une fouille, les exploitants d'aéronefs devraient en conserver un compte rendu pendant la durée du vol ou pendant 24 heures, si cette durée est plus longue. Les comptes rendus de fouille devraient normalement contenir les renseignements ci-après :

a) date de la fouille ;

b) numéro du vol, et marque d'immatriculation de l'aéronef ;

c) heure de début de fouille ;

d) heure de fin de fouille ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

e) liste de toutes les vérifications faites, avec indication des zones fouillées ;

f) nom et signature du chef ou du superviseur de l'équipe.

15.3.3.9 On trouvera à l'Appendice 39 un exemple de liste de vérification de fouille de sûreté d'un aéronef.

15.3.4 Avis de menace

15.3.4.1 Si un État reçoit des renseignements selon lesquels un certain aéronef pourrait faire l'objet d'un acte d'intervention illicite, l'exploitant d'aéronefs concerné, les services ATS et tous aéroports où l'aéronef pourrait atterrir devraient en être avertis, afin qu'ils puissent mettre en œuvre des mesures de sûreté supplémentaires ou une riposte de gestion de crise. On trouvera au Chapitre 17 de plus amples renseignements sur la gestion de crise et la riposte à des actes d'intervention illicite.

15.3.4.2 La notification devrait être faite en appliquant des procédures de communication bien établies et sécurisées, et l'être assez rapidement pour que l'exploitant de l'aéronef et les autres organismes concernés la reçoivent en temps utile. L'autorité compétente en matière de sûreté devrait être avertie elle aussi si la demande de mesures supplémentaires n'émane pas d'elle. Les États devraient envisager d'utiliser le Réseau PoC de l'OACI, dont il est question au Chapitre 4.

15.3.5 Vols sous menace accrue

15.3.5.1 Des mesures de sûreté particulières ou supplémentaires devraient être appliquées à certains vols considérés comme étant sous menace accrue, notamment le stationnement de l'aéronef dans une zone désignée telle qu'un poste de stationnement éloigné et le déploiement de personnel de sûreté autour de l'aéronef pendant qu'il se trouve au sol.

15.3.5.2 La fréquence des patrouilles de sûreté sur l'aire de trafic et dans les aires de stationnement devrait être accrue, et le personnel travaillant sur l'aire de trafic ou à proximité immédiate de l'aéronef devrait être averti de faire preuve de vigilance et de signaler immédiatement toute personne ou activité suspecte. Avant l'arrivée d'un aéronef particulièrement menacé, il faudrait fouiller le poste de stationnement qui lui sera réservé et ses abords pour rechercher toutes personnes non autorisées ou engins potentiellement explosifs qui pourraient être dissimulés dans des véhicules ou du matériel de services d'escale.

15.3.5.3 Si un risque concerne la possibilité d'un attentat contre un certain aéronef, celui-ci devrait être escorté vers et en provenance de la piste. De plus, les zones immédiatement adjacentes aux pistes et voies de circulation qu'il devra utiliser devraient être inspectées avant qu'il se déplace, pour s'assurer qu'aucun agresseur éventuel ne s'y trouve. Selon la nature de la menace, une inspection des trajectoires d'approche et de décollage à l'extérieur du périmètre aéroportuaire pourrait aussi être nécessaire.

15.3.5.4 Si des aéronefs considérés comme étant sous menace accrue utilisent des pistes ou des voies de circulation croisant des routes auxquelles le public peut accéder sans restriction, du personnel de sûreté devrait être posté à ces endroits.

15.3.6 Découverte d'engins dangereux

15.3.6.1 Vu la possibilité que des engins explosifs ou dangereux ou des armes soient dissimulés à l'intérieur de l'équipement ou de pièces des aéronefs, les fouilles des aéronefs jugés particulièrement menacés devraient être

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

effectuées par du personnel de sûreté bien formé et compétent, assisté au besoin par l'équipage de l'aéronef ou par du personnel technique. À l'issue d'une fouille de sûreté, ces aéronefs devraient être protégés contre l'accès non autorisé jusqu'au départ.

15.3.6.2 Si un engin soupçonné d'être explosif est trouvé à bord d'un aéronef ou à proximité immédiate, la première mesure à prendre devrait être d'éloigner tout le personnel à distance sûre et d'attendre l'arrivée d'experts de la neutralisation des explosifs. Toute décision d'éloigner l'aéronef de l'engin ou l'engin de l'aéronef devrait tenir compte de la priorité principale, qui est la préservation de la vie humaine. Déplacer l'aéronef peut impliquer de mettre des vies en danger, tandis que laisser l'engin en place et évacuer le personnel et les passagers concernés vers un emplacement sûr peut limiter les dommages à l'aéronef et aux installations de l'aérogare, ce qui évitera blessures et/ou victimes.

15.3.6.3 Les moyens de communication portables sont utiles pour coordonner une fouille et sont souvent la seule manière d'assurer des procédures de fouille et d'évacuation appropriées et rapides. Cependant, si un engin suspect a été localisé, les personnes qui utilisent ces moyens de communication devraient immédiatement s'éloigner et veiller à ce que toute autre personne se trouvant dans la zone s'éloigne le plus rapidement possible au-delà du cordon de sécurité. Les radios ne devraient pas être utilisées pour émettre dans un rayon de 25 m d'un engin suspect.

15.3.6.4 On trouvera au Chapitre 16 de plus amples indications sur les mesures à prendre par l'équipage de conduite en riposte à une menace au sol ou en vol.

15.3.7 Protection du poste de pilotage

15.3.7.1 L'Annexe 6, Partie 1, Chapitre 13, stipule que le poste de pilotage de tous les avions de passagers dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 45 500 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60 devrait être doté d'une porte approuvée, conçue pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade, ainsi qu'à l'intrusion par la force. Cette porte devrait pouvoir être verrouillée et déverrouillée de l'une ou l'autre des positions de conduite.

15.3.7.2 La porte du poste de pilotage devrait être verrouillée depuis le moment où les portes principales sont fermées une fois l'embarquement terminé jusqu'au moment où elles sont rouvertes à l'arrivée. Elle devrait demeurer verrouillée pendant toute la durée du vol, sauf lorsque c'est nécessaire pour laisser entrer ou sortir des personnes autorisées.

15.3.7.3 Les exploitants d'aéronefs devraient établir des procédures écrites à inclure dans leurs programmes de sûreté d'exploitant aérien, décrivant les moyens et le processus de verrouillage de la porte du poste de pilotage et de surveillance de l'accès.

15.3.7.4 Les procédures de sûreté du poste de pilotage devraient aussi décrire l'utilisation de moniteurs vidéo ou d'autres dispositifs pour alerter l'équipage de conduite à propos d'activités dans la cabine passagers, ainsi que les procédures en place pour les communications entre le poste de pilotage et l'équipage de cabine.

15.3.7.5 On trouvera des indications sur les mécanismes de verrouillage et les moyens de surveiller la zone jouxtant la porte, à l'extérieur du poste de pilotage, au Chapitre 1 du *Manuel sur la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 6 relatives à la sûreté* (Doc 9811) et dans le *Manuel de formation à la sécurité — Membres d'équipage de cabine* (Doc 10002) de l'OACI.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

15.4 AVIATION GÉNÉRALE ET TRAVAIL AÉRIEN

Généralités

15.4.1 Les vols de l'aviation générale (AG) sont des vols non commerciaux et consistent en vols personnels, d'affaires et d'entreprise effectués au moyen d'aéronefs dont les dimensions varient, depuis les avions légers à moteur alternatif jusqu'à de gros avions à turboréacteurs. Les vols personnels de l'AG sont généralement effectués à bord de monomoteurs ou de bimoteurs à pistons ou d'hélicoptères légers, alors que les vols d'affaires et d'entreprise sont normalement effectués sur des avions à turbopropulseurs ou à turboréacteurs ou des hélicoptères de moyenne ou grande capacité.

15.4.2 Le travail aérien (TA) est une activité au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que : agriculture, construction, photographie, topographie, observation et patrouille, recherches et sauvetage, publicité aérienne, etc.

15.4.3 Vu la diversité et la fréquence des vols de l'AG et du TA, il est difficile de classer et d'établir des programmes de sûreté qui soient adaptés à toutes ces activités. Fait plus significatif, l'ampleur variable et la dispersion géographique de ces activités rendent très difficile une mise en application effective. C'est pourquoi des États où l'activité AG et TA est importante et les organisations qui les représentent ont formé des partenariats avec des exploitants d'aéronefs pour atteindre des objectifs communs. En coopérant ainsi, un État et ses nombreux exploitants d'aéronefs peuvent établir des procédures mutuellement satisfaisantes pour atteindre ces objectifs.

15.4.4 Les précautions de sûreté efficaces pour les activités AG et TA sont moins complexes que pour les opérations de transport aérien commercial. Dans des régions où existe une activité AG et TA considérable, les États et les propriétaires et exploitants d'aéronefs ont adopté des précautions volontaires pour éviter le vol et le sabotage d'aéronefs, et réduire la vulnérabilité d'une flotte aérienne à l'utilisation pour des actes d'intervention illicite.

15.4.5 Tous les aéronefs utilisés dans le travail aérien dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg devraient, autant que possible, être soumis aux dispositions des procédures de sûreté applicables aux grands aéronefs, en accord avec l'autorité compétente.

Travail aérien

15.4.6 Les opérations de travail aérien sont définies par l'OACI comme étant des services spécialisés. Il faut prêter une attention particulière aux aéronefs capables de transporter des charges volumineuses ou très lourdes, comme ceux qui sont utilisés dans les opérations de lutte contre l'incendie, de construction ou de parachutisme. Il convient de se préoccuper aussi d'aéronefs spécialisés tels que ceux qui sont conçus pour les applications agricoles et la désinsectisation, car ils pourraient être utilisés pour diffuser des aérosols nocifs.

15.4.7 Les États devraient procéder à des évaluations de toutes les opérations de travail aérien pour établir si des précautions supplémentaires sont nécessaires. Les opérateurs de travail aérien dont il est considéré que les activités présentent une menace significative devraient être tenus d'établir et d'appliquer un programme écrit de sûreté approuvé par l'État, comprenant les dispositions ci-après :

a) désignation d'un coordonnateur de la sûreté ;

b) mesures et procédures de sûreté des installations et des aéronefs ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) vérification des antécédents de certaines catégories de personnel ;

d) formation à la sûreté et connaissances exigées de tous ;

e) respect des consignes de sûreté et circulaires d'information ;

f) plans conjoncturels et plans de riposte.

Évaluations de menace pour aéronefs de l'aviation générale et de travail aérien

15.4.8 La masse, la charge utile et la vitesse de la plupart des aéronefs de l'AG étant nettement inférieures à celles des aéronefs de transport commercial typiques, cela les rend impropres à être utilisés comme armes à forte énergie cinétique ou comme « engins téléguidés ». Néanmoins, il convient de protéger les opérations AG et TA contre deux types de menaces : la possibilité qu'un individu prenne le contrôle d'un aéronef pour l'utiliser comme arme de destruction ; et un acte de sabotage, où un engin explosif pourrait être placé à bord d'un aéronef.

15.4.9 Même si la menace que posent les aéronefs de l'AG et du TA est faible, les États devraient procéder constamment à des évaluations de menace pour déterminer le type et le niveau de menace auxquelles sont confrontées les opérations AG et TA, et les risques qui pourraient être associés à certaines cibles, et pour établir les besoins d'une démarche fondée sur un programme de sûreté pour la protection de ces opérations.

15.4.10 Avant d'entreprendre toute évaluation de menace, il faut bien comprendre la capacité réelle qu'a un aéronef de causer des dommages. La plupart des aéronefs AG et TA sont trop petits pour transporter la quantité d'explosifs nécessaire pour infliger une destruction majeure d'infrastructures et ne présentent donc pas de menace significative.

15.4.11 Pour qu'un petit aéronef puisse avoir un quelconque pouvoir destructeur, il serait nécessaire que les explosifs aient été chargés et combinés avec soin, préparatifs qui exigeraient du temps et de l'expertise. Une longue opération clandestine serait donc difficile à organiser à un aéroport à forte densité de trafic.

15.4.12 De petits aéroports éloignés ont à faire face à des menaces et à des niveaux de menace différents de ceux qui pèsent sur de grandes plates-formes aéroportuaires, situées à proximité d'importantes agglomérations métropolitaines, et la menace y est nettement moindre que celle qui pèse sur de grandes plates-formes aéroportuaires proches de zones urbaines.

15.4.13 La taille et la capacité des aéronefs qui utilisent un aéroport devraient être prises en considération lorsqu'il s'agit de déterminer la menace relative, et plusieurs analyses peuvent être nécessaires dans le cas d'aéroports à forte densité de trafic accueillant un mélange d'activités de grands et de petits aéronefs. L'évaluation de menace devrait prendre en compte les facteurs suivants :

a) dimensions et configuration de l'aéroport ;

b) proximité d'importantes agglomérations urbaines ;

c) nombre et type des aéronefs basés à l'aéroport ;

d) nombre de vols.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

15.4.14 Les évaluations de risque pour des aéroports AG et TA devraient considérer les questions suivantes :

a) Quel est le potentiel d'usage abusif d'aéronefs exploités à l'aéroport ?

b) Quelles seraient les cibles auxquelles un individu mal intentionné pourrait s'attaquer ?

c) Quelle est la probabilité qu'un aéronef exploité depuis l'aéroport puisse être capturé et/ou utilisé comme arme ?

d) Quels seraient le type d'aéronefs et les capacités opérationnelles nécessaires pour infliger des dommages majeurs ?

15.4.15 Les connaissances locales de ces facteurs pouvant être incomplètes, une assistance dans la réalisation d'évaluations de menace et de risque devrait être apportée par l'État et par les organismes locaux de renseignement et d'application de la loi. Idéalement, les autorités de l'État devraient constamment procéder à des évaluations de menace pesant sur l'aviation à l'échelon national et fournir à tous les intéressés des renseignements à jour.

15.4.16 À l'issue d'une évaluation de risque, il sera possible de concevoir des mesures d'atténuation des menaces qui pourraient avoir été mises en évidence, au moyen de politiques, de procédures et de diverses mesures de sûreté.

Mesures et pratiques de sûreté

15.4.17 La diversité des opérations de l'AG et du TA rend difficile la définition d'un ensemble unique de mesures de sûreté pour couvrir chaque activité possible. La liste ci-après énumère des pratiques adoptées par plusieurs États pour éviter l'usage abusif d'aéronefs :

a) promulguer et mettre en œuvre une législation, des règlements, des politiques et des procédures relatives aux opérations AG et TA ;

b) procéder à des évaluations continues de la menace et du risque pour les opérations AG et TA ;

c) établir des procédures de délivrance de licences pour propriétaires d'aéronefs, pilotes et mécaniciens ;

d) définir des exigences de permis d'identification pour le personnel autorisé à accéder aux aéronefs et aux zones où ceux-ci opèrent ;

e) tenir des registres précis de la délivrance de licences de pilote et des immatriculations d'aéronefs ;

f) établir et maintenir des voies de communication entre les services de renseignement et organismes et entreprises AG et TA et les exploitants d'aéroports, pour assurer l'échange efficace de renseignements de sûreté ;

g) veiller à ce que le personnel chargé de l'application de la loi connaisse bien les activités AG et TA et leurs besoins en matière de sûreté ;

h) établir des exigences voulant que le personnel d'aviation :

1) soit porteur de documents de licence et d'identité en cours de validité quand il est de service aux aéroports ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2) signale aux services chargés de l'application de la loi toutes activités suspectes ou clandestines ;

3) veille à la sûreté des aéronefs qui lui appartiennent ou qu'il utilise ;

4) identifie correctement les passagers, les bagages et le fret à transporter à bord de son aéronef ;

i) établir des exigences voulant que les propriétaires et exploitants d'aéronefs et d'installations de réparation :

1) établissent et appliquent un programme écrit de sûreté incluant les qualifications du personnel, procédures de sûreté, mesures préventives, mesures conjoncturelles et de riposte et procédures de compte rendu. On trouvera à l'Appendice 25 un modèle de programme de sûreté pour l'aviation d'affaires, composante importante de l'AG ;

2) procèdent constamment à des évaluations de menace dans leurs domaines de responsabilité ;

3) vérifient les antécédents des employés chargés de fonctions critiques ;

4) demeurent en contact avec le personnel de sûreté de l'État et le personnel chargé de l'application de la loi pour assurer la sécurisation dans leurs domaines de responsabilité ;

5) séparent les passagers et équipages de conduite AG et TA des vols de transport aérien commercial ;

6) instituent des mesures pour sécuriser les aéronefs dont ils ont la garde ;

7) contrôlent l'accès des piétons et des véhicules aux zones où les aéronefs évoluent.

Aéroports d'aviation générale

15.4.18 Les aéroports d'aviation générale, par définition, n'accueillent pas de vols de transport aérien régulier, mais ils peuvent accueillir des activités occasionnelles de taxis aériens. La majorité des aéroports d'AG sont utilisés pour les travaux aériens, la formation au pilotage ou le transport personnel. Un petit aéroport d'AG pourrait n'avoir aucun aéronef basé localement, et ne pas avoir de hangars ou d'autres bâtiments et infrastructures. Un grand aéroport d'AG pourrait avoir plusieurs pistes revêtues, des centaines d'aéronefs locaux et de grands complexes de hangars et d'autres bâtiments, ainsi que des installations commerciales.

15.4.19 Il est, notamment, plus difficile d'imposer et de faire appliquer des restrictions d'accès aux zones d'opération des aéronefs aux aéroports d'AG, du fait de l'absence d'infrastructures et de personnel de sûreté. La plupart des aéroports d'AG et de TA ne peuvent pas se permettre les dépenses de construction de clôtures d'enceinte, de balisage lumineux d'aires de trafic, de surveillance des zones opérationnelles et d'entreposage et de contrôle d'accès. En général, les contrôles existants imposés à ces aéroports pour dissuader du vol et du vandalisme sont normalement suffisants pour éviter l'utilisation abusive d'aéronefs.

15.4.20 La principale méthode appliquée pour éviter l'utilisation abusive d'aéronefs d'AG et de TA consiste à empêcher l'accès non autorisé à l'aéronef lui-même, et le premier moyen de le faire est de verrouiller les portes d'accès au poste de pilotage et à la cabine passagers. Dans les régions à haut risque, des précautions supplémentaires peuvent être nécessaires, et comportent habituellement des mesures pour immobiliser l'aéronef.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

15.4.21 Une méthode supplémentaire de prévention de l'utilisation abusive d'aéronefs est d'empêcher l'accès à l'aire de trafic et aux hangars par des contrôles de sûreté à la périphérie. Les clôtures de sûreté, hangars verrouillés et contrôles d'accès aux zones opérationnelles sont aussi des moyens de dissuasion crédibles. Cependant, la plupart des aéroports d'AG sont trop petits pour mériter ou justifier de telles mesures.

15.4.22 Certains États où les aéronefs d'AG et de TA sont nombreux ont appliqué avec succès des programmes dans lesquels les exploitants d'aéroports et autres personnels intéressés s'efforcent activement de repérer toute activité inhabituelle ou suspecte qui pourrait constituer une menace à la sûreté et signalent de telles activités aux services chargés de l'application de la loi, comme cela se fait dans le cadre d'un programme communautaire de surveillance, décrit ci-dessous.

15.4.23 Les précautions de sûreté pour les aéroports d'AG sont à considérer comme un ensemble de mesures appliquées face à des menaces mises en évidence par des évaluations permanentes. Voici des exemples de mesures nécessaires pour des aéroports de diverses dimensions :

a) tous les aéroports d'AG devraient :

   1) procéder à une évaluation de sûreté informelle, basée sur les conditions locales ;

   2) installer des panneaux avertissant que des intrus s'exposeraient à des poursuites judiciaires ;

   3) établir un horaire de surveillance approprié ;

   4) établir une liaison avec les organes locaux d'application de la loi ;

b) les aéroports d'AG de taille moyenne, définis comme installations comportant une piste revêtue de plus de 1 000 m et où sont effectués annuellement plus de 50 000 mouvements aériens, devraient :

   1) procéder régulièrement à des évaluations de sûreté ;

   2) établir et appliquer des mesures et procédures de sûreté appropriées ;

   3) établir et appliquer un programme écrit de sûreté, incluant qualifications du personnel, mesures et procédures de sûreté des installations et des aéronefs, mesures préventives, mesures conjoncturelles et/ou de riposte, et procédures de compte rendu ;

c) les aéroports d'AG comportant des pistes de longueur supérieure à 2 000 m et/ou où sont effectués annuellement plus de 100 000 mouvements aériens devraient :

   1) désigner un coordonnateur de la sûreté ;

   2) mettre en place des contrôles d'accès au côté piste ;

   3) assurer une sécurisation appropriée du périmètre de l'aire de trafic et des aires de stationnement, par des clôtures, caméras de surveillance, etc. ;

   4) renforcer le programme écrit de sûreté existant en y incluant des procédures pour le contrôle d'accès, les manœuvres et/ou exercices de sûreté et la façon de traiter les menaces à la bombe ou menaces de piraterie aérienne, ainsi que des exigences de vérifications d'antécédents pour certaines catégories d'employés, de formation à la sûreté pour les employés et d'observation des consignes de sûreté et circulaires d'information.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Programmes communautaires de surveillance des aéroports d'aviation générale et de travail aérien

15.4.24 Une vigilance constante de la part des usagers est une méthode généralement appliquée de renforcement de la sûreté aux aéroports d'AG. En général, les usagers connaissent les personnes qui ont des raisons valables de s'y trouver et reconnaissent vite les étrangers. Apprendre aux employés, usagers et locataires d'un aéroport ce qu'il s'agit de rechercher en matière d'activités non autorisées et potentiellement illicites est indispensable pour assurer une vigilance efficace.

15.4.25 Les gestionnaires des aéroports peuvent soit adopter un programme de surveillance d'aéroport existant, soit établir leur propre plan spécifique à l'aéroport. Un programme de surveillance devrait comprendre des éléments tels que ceux qui sont énumérés ci-dessous, quoique ces recommandations ne couvrent pas toutes les situations, et des mesures supplémentaires propres à chaque aéroport devraient être ajoutées s'il y a lieu. Le gestionnaire d'un aéroport d'AG devrait :

a) coordonner son programme de surveillance avec toutes les parties prenantes intéressées, dont les responsables aéroportuaires, locataires, propriétaires d'aéronefs et pilotes et tous autres usagers de l'aéroport ;

b) coopérer avec les organismes locaux d'application de la loi pour formuler un programme qui les fera intervenir dès ses débuts ;

c) tenir périodiquement des réunions avec la collectivité aéroportuaire ;

d) établir et diffuser des procédures de compte rendu destinées à tous ceux qui sont régulièrement présents à l'aéroport ;

e) encourager une participation proactive à la sûreté des aéronefs et des installations, notamment en renforçant les mesures de sensibilisation. Le personnel de l'aéroport ne devrait pas hésiter à interpeller des inconnus qui se trouvent sur l'aire de trafic ou à proximité des aéronefs ;

f) placer des panneaux pour appeler l'attention sur le programme de surveillance et avertir que l'aéroport est surveillé ; indiquer sur le panneau les numéros de téléphone à appeler en cas d'urgence ;

g) installer un tableau d'affichage pour y placarder les informations de sûreté et convocations aux réunions ;

h) dispenser une formation à quiconque a besoin de savoir comment reconnaître une activité suspecte et de réagir comme il convient. Cette formation pourrait inclure l'emploi de vidéos ou d'autres médias didactiques. Ci-dessous quelques sujets recommandés pour la formation :

1) aéronefs auxquels ont été apportées des modifications non autorisées ou inhabituelles ;

2) personnes qui flânent longtemps à proximité d'aéronefs en stationnement, dans les salons des pilotes ou dans d'autres zones où elles n'ont rien à faire ;

3) pilotes semblant agir sous contrainte ou sous le contrôle d'une autre personne ;

4) personnes qui souhaitent louer un aéronef sans présenter des titres ou une identification satisfaisants ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

5) personnes qui présentent apparemment des titres valides mais ne semblent pas faire preuve d'un niveau correspondant de connaissance de l'aviation ;

6) pilotes qui profèrent des menaces ou font des déclarations non compatibles avec des utilisations normales des aéronefs ;

7) événements ou circonstances n'entrant pas dans le tableau des activités licites et normales à un aéroport ;

i) faire appel aux organismes locaux d'application de la loi pour sensibiliser la population aux questions de sûreté des aéroports ;

j) encourager les locataires à sensibiliser leur personnel au programme de surveillance.

Contrôles de sûreté de l'aviation générale et du travail aérien aux aéroports commerciaux

15.4.26 Au chapitre des contrôles de sûreté de l'AG aux aéroports commerciaux, il convient d'appliquer le principe de séparation, pour maintenir au strict minimum le mouvement des personnes et des véhicules, principalement en rapport avec l'avitaillement des aéronefs, l'assistance météorologique et le bureau du contrôle d'aérodrome, entre la zone d'AG et les zones d'aérogare principales. Plus précisément, des opérations AG et TA ne devraient pas être permises à l'intérieur de zones de sûreté à accès réglementé désignées sans être soumises au même processus d'I/F que celui qui est exigé pour les aéronefs de transport aérien commercial.

15.4.27 Il convient de séparer les opérations AG et TA des activités de transport aérien commercial, en désignant des aires de stationnement pour les aéronefs de l'AG et du TA à l'extérieur des zones de sûreté à accès réglementé, et en établissant un système spécifique de stationnement, d'assistance en escale et de contrôle d'accès propre à l'aviation générale.

15.4.28 Les voies de circulation vers les aires de stationnement de l'AG devraient être clairement identifiées et, si possible, choisies de manière à éviter les voies de circulation et aires de trafic utilisées par les aéronefs de transport aérien commercial.

15.4.29 Les procédures devraient inclure aussi l'obligation pour le personnel des tours de contrôle de séparer les aéronefs d'AG arrivants des aéronefs de transport commercial et des aires de trafic qu'ils utilisent.

15.4.30 Les services de sûreté d'aéroport devraient être informés aussitôt que possible par la tour de contrôle de la circulation aérienne de l'arrivée imminente d'aéronefs d'AG en périodes de menace accrue, et à tout autre moment si un aéronef d'AG, que ce soit par inadvertance ou délibérément, ne respecte pas les autorisations de circulation au sol et s'approche d'aires de stationnement utilisées par les aéronefs de transport aérien commercial.

15.4.31 Aux aéroports où une aire de stationnement distincte pour l'AG n'est pas réalisable, il peut être nécessaire de désigner des postes de contrôle de sûreté sur les voies de circulation ou les aires de trafic où du personnel de sûreté procédera à une inspection ou à une I/F des aéronefs d'AG avant que ceux-ci pénètrent dans des aires de stationnement utilisées par les aéronefs de transport commercial.

15.4.32 En l'absence d'aires de stationnement distinctes, les aéronefs d'AG ne devraient pas stationner à proximité immédiate d'aéronefs utilisés pour des vols commerciaux, pour éviter toute violation des mesures de sûreté s'appliquant à ces aéronefs et aux bagages, au fret et à la poste qu'ils transportent.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

15.4.33 Les aéronefs d'AG devraient être protégés contre tout accès non autorisé par l'imposition de contrôles de sûreté périmétriques. Les clôtures de sûreté, hangars verrouillés et contrôles d'accès aux zones opérationnelles sont des moyens de dissuasion crédibles.

15.4.34 Les procédures permettant de séparer les passagers inspectés/filtrés de vols commerciaux des occupants d'aéronefs d'AG devraient être basées sur les critères suivants :

a) aux grands aéroports, des arrangements physiques et/ou des mesures de sûreté devraient être introduits pour empêcher que les occupants d'aéronefs d'AG au départ ou à l'arrivée ne se mêlent à des passagers inspectés/filtrés de vols commerciaux ;

b) si possible, les occupants d'aéronefs d'AG à l'arrivée et au départ devraient être acheminés par une aérogare d'AG distincte ; s'ils embarquent et débarquent sur l'aire de trafic, ils devraient être séparés des passagers inspectés/filtrés de vols commerciaux ou transportés par navette spéciale tenue sous surveillance constante ;

c) en l'absence d'aérogare distincte, les occupants d'aéronefs d'AG à l'arrivée et au départ devraient :

   1) passer par une partie distincte de l'aérogare et être escortés ou transportés par navette vers ou depuis l'aéronef ;

   2) être soumis à l'inspection/filtrage de sûreté avant de pénétrer dans les zones de sûreté à accès réglementé ;

   3) être soumis à d'autres contrôles de sûreté qui auront le même effet, en fonction des circonstances locales.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Chapitre 16

PASSAGERS INDISCIPLINÉS OU PERTURBATEURS

16.1 POLITIQUE GÉNÉRALE ET PROCÉDURES

16.1.1 Généralités

16.1.1.1 Le terme passager indiscipliné ou perturbateur s'applique à tout passager qui ne respecte pas les règles de conduite à bord d'un aéronef ou qui refuse de suivre les instructions données par les membres de l'équipage, ce qui perturbe le bon ordre et la discipline à bord. Des exemples de conduite indisciplinée seraient une agression contre des membres d'équipage ou des passagers, le refus de suivre une instruction légitime du commandant de bord, la consommation illicite de drogue, le refus d'arrêter de fumer ou de consommer de l'alcool, le vandalisme, l'utilisation non autorisée d'appareils électroniques ou tout autre acte qui pourrait mettre en danger la sécurité des passagers, de l'équipage ou de l'aéronef.

16.1.1.2 Lorsqu'ils formulent une politique et des mesures à l'égard des passagers indisciplinés et perturbateurs, les États devraient prendre en considération les dispositions de la Circulaire 288 — *Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs*, à propos de laquelle on trouvera plus de renseignements au Chapitre 3.

16.1.1.3 L'application des mesures de sûreté nécessaires pour protéger un aéronef en vol incombe à l'équipage de conduite. On trouvera des éléments sur ces mesures à l'Annexe 6 et dans le *Manuel sur la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 6 relatives à la sûreté* (Doc 9811).

16.1.1.4 Les dispositions de l'Annexe 6 en matière de sûreté et le Doc 9811 insistent sur le principe de la reconnaissance d'une perturbation possible en décelant dès les premiers stades un passager indiscipliné ou perturbateur, avec une gamme de réactions dépendant de la gravité de la situation, et le but ultime d'empêcher l'accès au poste de pilotage. Si l'inconduite du passager augmente, par exemple, la réaction de l'équipage augmente également.

16.1.2 Niveaux de menace

Quatre niveaux de comportement perturbateur d'un passager ont été définis pour établir une référence commune afin de caractériser un incident en cours. Selon le degré de gravité de l'incident, le personnel au sol pourra prévoir la réaction de l'équipage et déterminer le type de réaction à prévoir au sol. Les niveaux de menace sont définis comme suit :

a) Niveau 1 — comportement perturbateur, incluant le comportement suspect ou verbalement menaçant ;

b) Niveau 2 — comportement physiquement abusif ;

c) Niveau 3 — comportement mettant la vie en danger ;

d) Niveau 4 — irruption ou tentative d'irruption dans le poste de pilotage.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

16.1.3 Politique concernant les passagers indisciplinés et perturbateurs

16.1.3.1 Les États devraient coopérer avec les exploitants d'aéronefs dans la formulation d'une politique visant à déceler et empêcher les incidents que le comportement indiscipliné ou perturbateur d'un passager pourrait causer, et à gérer efficacement de tels incidents s'ils se produisent, que ce soit au sol ou à bord d'un aéronef.

16.1.3.2 Les exploitants d'aéronefs devraient désigner un responsable chargé de toutes les questions relatives aux passagers indisciplinés et perturbateurs, y compris l'enquête sur tous incidents suscités par ces passagers, enquête qui devrait recueillir des renseignements pouvant aider à établir des tendances, ce qui pourrait conduire à des modifications dans la politique de l'exploitant d'aéronefs.

16.1.3.3 Gestionnaires et superviseurs devraient connaître leur rôle et leurs responsabilités en ce qui concerne la politique et les procédures de l'exploitant d'aéronefs pour traiter avec des passagers indisciplinés ou perturbateurs.

16.1.3.4 Une politique soulignant l'importance de déceler les passagers indisciplinés ou potentiellement perturbateurs avant leur montée à bord d'un aéronef devrait être portée à la connaissance de tous les employés. Le comportement indiscipliné ou perturbateur ne se manifeste pas toujours au comptoir d'enregistrement ou au poste d'I/F. De tels comportements deviennent souvent évidents dans l'aire où les passagers attendent leur vol avant l'embarquement. C'est là qu'un passager agressif ou en état d'ébriété montrera le plus vraisemblablement un certain type de comportement menaçant.

16.1.3.5 La politique d'un exploitant d'aéronefs devrait s'appliquer d'égale façon à tous les passagers, indépendamment de la classe où ils voyagent ou de leur statut.

16.1.3.6 La clé d'une bonne politique est de veiller à ce que tout le personnel qui traite avec les passagers reçoive une formation appropriée et à ce que tous les employés qui traitent avec le public reçoivent une formation appropriée sur la façon de faire face aux comportements indisciplinés et perturbateurs ou, au minimum, connaissent la politique de l'exploitant d'aéronefs et les dangers associés au comportement indiscipliné et perturbateur. Les exigences de l'aéroport concernant la façon de traiter avec des passagers indisciplinés ou perturbateurs, ainsi que les procédures de riposte relevant de l'application de la loi, devraient être bien comprises par tous les employés.

16.1.3.7 Tous les employés devraient comprendre l'importance d'empêcher les passagers qui présentent un comportement indiscipliné ou perturbateur de monter à bord, et devraient se sentir en droit d'empêcher de tels passagers d'embarquer. Les employés devraient savoir que des décisions visant à maintenir la sûreté à bord seront pleinement appuyées par la compagnie. De plus, ils devraient connaître :

a) l'identité du responsable de l'exploitant d'aéronefs chargé de toutes les questions relatives aux passagers indisciplinés et perturbateurs ;

b) les procédures pour la présentation d'un rapport d'incident à l'exploitant d'aéronefs, aux autorités d'application de la loi et à d'autres autorités ;

c) le rôle du pilote commandant de bord comme décideur et ultime autorité quand un incident se produit en vol.

16.1.3.8 Pour être efficace, la stratégie qu'applique un exploitant d'aéronefs à l'égard des passagers indisciplinés et perturbateurs devrait être fondée sur l'application d'une politique de tolérance zéro, avec une formation adéquate de l'équipage pour réagir à des incidents qui concernent la sûreté. Une telle stratégie devrait comprendre :

a) une politique établie par la compagnie ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) des procédures pour la protection du personnel au sol aux aéroports contre les passagers indisciplinés et perturbateurs et les actes criminels ;

c) des procédures détaillées pour traiter d'incidents au sol, par exemple aux comptoirs d'enregistrement, dans les salles ou aux portes d'embarquement, en empêchant la montée à bord de passagers potentiellement indisciplinés ou potentiellement perturbateurs, et d'incidents pendant le roulement au sol, en vol ou à l'arrivée ;

d) des procédures à suivre par le personnel de cabine pour communiquer avec des passagers indisciplinés ou perturbateurs de manière à les dissuader de continuer à mal se comporter. Il peut s'agir d'un avertissement écrit remis au passager indiscipliné ou perturbateur ;

e) des exigences d'emport de moyens de contrainte à bord des aéronefs et de formation à leur utilisation ;

f) une description claire des responsabilités des membres d'équipage ;

g) un système pour identifier la catégorie de perturbation et la riposte ;

h) un système de compte rendu incluant un rapport de perturbation causée par un passager, emporté à bord pour être rempli avec l'exploitant d'aéronefs et les autorités compétentes ;

i) un système de communication entre membres d'équipage et avec le personnel au sol au sujet d'une perturbation à bord, incluant le matériel de communication, la langue et un protocole de terminologie ;

j) un programme de formation initiale et de formation périodique.

16.1.4 Formation pour les membres d'équipage

16.1.4.1 La formation à l'intention des membres d'équipage de conduite et d'équipage de cabine devrait porter sur des sujets spécifiques liés au problème des passagers indisciplinés ou perturbateurs. Cette formation devrait porter sur les éléments ci-après :

a) facteurs qui peuvent influencer le comportement d'un passager ;

b) types de comportements indisciplinés ou perturbateurs, incluant les agressions verbales ou physiques, et mécanismes pour faire face à chaque situation ;

c) utilisation appropriée de moyens de contrainte lorsque les exploitants d'aéronefs en emportent à bord ;

d) revue des lois et règlements qui interdisent les actes de violence ou la perturbation de l'ordre public ;

e) comment recueillir des preuves lors d'un incident ;

f) comment fournir des déclarations d'employés et de témoins à la police et à d'autres autorités ;

g) protocoles de communication.

16.1.4.2 On trouvera au Chapitre 8 et dans le *Manuel de formation à la sécurité — Membres d'équipage de cabine* (Doc 10002) de l'OACI des éléments d'orientation concernant la formation et le comportement des passagers perturbateurs.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

16.1.5 Avertissement sur les conséquences

16.1.5.1 À titre de mesure préventive, les exploitants d'aéronefs devraient faire comprendre aux passagers les graves conséquences d'un comportement inapproprié à bord d'un aéronef ou du non-respect d'instructions des membres d'équipage. L'information sur les conséquences d'un comportement indiscipliné et perturbateur devrait avertir de la possibilité de poursuites et/ou d'interdiction de vol sur les lignes de l'exploitant d'aéronefs concerné, ainsi que d'interdictions de vol que pourraient imposer d'autres exploitants d'aéronefs qui seraient informés de l'incident. On trouvera à l'Appendice 23 des indications sur la diffusion d'information à titre de mesure préventive.

16.1.5.2 Une telle information peut être fournie sous forme de brochures distribuées aux aéroports, d'avis imprimé sur le billet d'avion, d'affiches aux portes d'embarquement, d'annonces par haut-parleur, de vidéos ou par toute autre méthode que les exploitants d'aéronefs jugeraient efficace. Elle peut aussi être fournie après l'embarquement par une annonce spéciale ou un avis sur la fiche concernant la sécurité en vol ou dans la revue de la compagnie aérienne que l'on trouve à bord. L'information publiée dans les médias, spécialement au sujet de cas ayant donné lieu à des poursuites, peut aussi dissuader d'avoir un comportement indiscipliné et perturbateur.

16.1.5.3 Au premier signe d'écart de conduite, un avertissement écrit devrait être remis au passager pour lui faire bien comprendre les conséquences possibles d'un comportement indiscipliné ou perturbateur. On trouvera un exemple d'avertissement écrit dans le Supplément 1 à l'Annexe 2 de l'Appendice 23.

16.1.6 Rapports d'incidents

16.1.6.1 Les exploitants d'aéronefs devraient établir un formulaire normalisé de rapport pour enregistrer les renseignements requis par les organismes d'application de la loi. Un rapport de perturbation causée par un passager constitue la base d'une plainte officielle, et éventuellement d'une poursuite contre le contrevenant. Un exemplaire de ce formulaire, ou une déclaration écrite décrivant l'événement et les mesures prises, devrait être remis à l'autorité compétente et à l'autorité locale désignée. On trouvera dans le Supplément 2 à l'Annexe 2 de l'Appendice 23 un spécimen de rapport de perturbation causée par un passager.

16.1.6.2 Les membres d'équipage devraient recueillir des déclarations auprès de passagers. Le nom, l'adresse et autres coordonnées des témoins devraient être notés dans le rapport de perturbation causée par un passager, ainsi que tous autres renseignements qui pourraient être utiles à la police. Plus l'incident est grave, plus le rapport devrait être détaillé.

16.1.7 Statistiques sur les passagers indisciplinés ou perturbateurs

16.1.7.1 Les exploitants d'aéronefs devraient tenir des statistiques précises et mises à jour régulièrement des incidents causés par des passagers indisciplinés ou perturbateurs et devraient envoyer chaque année ces renseignements à l'autorité compétente.

16.1.7.2 De plus, les exploitants d'aéronefs devraient tenir à jour et consulter une liste de passagers indisciplinés, afin que des mesures préventives appropriées puissent être prises si un des passagers de la liste souhaite voyager en avion à l'avenir. Ils devraient avertir tout passager dont le nom figure sur la liste et lui indiquer si une interdiction de voyager en avion est en vigueur.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

16.2 PROCÉDURES ET STRATÉGIE COMMUNES AU SOL

16.2.1 Procédures d'enregistrement

16.2.1.1 Les agents d'enregistrement devraient avoir suivi une formation et bien connaître les procédures sur la façon d'agir avec une personne qui semble être en état d'ébriété ou qui agit étrangement. La meilleure façon de procéder est de signaler une situation inacceptable au chef d'escale avant d'achever le processus d'enregistrement, et de refuser de poursuivre l'enregistrement jusqu'à ce que le comportement du passager s'améliore. Le personnel de l'aéroport devrait aussi être encouragé à signaler à un superviseur tout passager dont le comportement donne à penser qu'il n'est peut-être pas en état de voyager par avion.

16.2.1.2 Les aspects suivants devraient être pris en considération avant de refuser l'enregistrement à un passager à cause de son état apparent d'ébriété ou de son comportement :

a) le passager pourrait souffrir d'une maladie chronique ou d'un handicap physique ou neurologique, et non d'ébriété ;

b) le passager pourrait contester la décision prise par l'exploitant de l'aéronef, et il pourrait être nécessaire dans ce cas qu'un médecin examine son état physique. S'il est procédé à un examen, un certificat médical délivré par le médecin devrait être conservé par l'exploitant de l'aéronef ;

c) il pourra être fait appel au personnel local chargé de l'application de la loi pour interroger le passager, ou dans le cas où le passager présente un comportement agressif.

16.2.1.3 À la suite d'une décision de refus d'enregistrement d'un passager parce qu'il semble être en état d'ébriété :

a) la décision devrait être inscrite dans le dossier passager de la personne ou dans son dossier de réservation ;

b) l'exploitant d'aéronefs pourrait prendre des dispositions pour que l'intéressé voyage à bord d'un vol ultérieur, sous réserve d'une réévaluation acceptable de son état au moment du départ et de l'imposition éventuelle d'autres conditions, à la discrétion de l'exploitant.

16.2.1.4 Des procédures supplémentaires pourraient être nécessaires pour la manière de traiter avec des équipes sportives, des gens du spectacle tels que les groupes de rock, ou d'autres groupes particuliers susceptibles d'avoir un comportement indiscipliné ou perturbateur en vol. Il pourrait être nécessaire d'employer du personnel supplémentaire et/ou de recourir à une entreprise de sécurité. Si un problème est redouté, le responsable de service de l'exploitant de l'aéronef devrait évaluer la situation avec le pilote commandant de bord et le chef de cabine.

16.2.2 Procédures en salle d'embarquement ou à la porte d'embarquement

16.2.2.1 Le fait qu'un passager ne soit pas en état de prendre l'avion, ce qui peut être démontré par son agressivité, son comportement, son état d'ébriété ou son refus de respecter une consigne, par exemple en fumant là où c'est interdit, ne se manifeste pas toujours avant son arrivée à la porte d'embarquement. L'état du passager pourrait avoir changé après l'enregistrement, du fait de facteurs tels que la consommation d'alcool dans des bars ou restaurants de l'aérogare, d'une irritation suscitée par le processus d'inspection/filtrage ou de raisons personnelles.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

16.2.2.2 En plus des procédures d'enregistrement décrites ci-dessus, les procédures suivantes devraient être accomplies lorsque l'accès à bord est refusé à un passager à la porte d'embarquement en raison de préoccupations concernant son comportement :

a) les bagages de soute du passager devraient être déchargés de l'aéronef et lui être restitués ;

b) toute marchandise achetée hors taxes devrait être signalée aux douanes ;

c) le passager devrait être escorté à travers le poste de contrôle frontalier, le cas échéant, jusqu'au côté ville de l'aérogare par l'exploitant de l'aéronef, les services passagers ou services de sûreté de l'aéroport ou le personnel local d'application de la loi ;

d) le chef de cabine du vol en cause devrait être informé de la décision de refus d'embarquement ;

e) le nom du passager devrait être rayé du manifeste passagers du vol en cause et de toutes autres listes communiquées aux douanes, tel un système de renseignements préalables concernant les voyageurs, ou à d'autres organismes, à l'effet de déclarer qui se trouve à bord de l'avion.

16.2.3 Procédures suivant un refus d'embarquement

16.2.3.1 Si un passager est refoulé au comptoir d'enregistrement ou à la porte d'embarquement en raison de son comportement indiscipliné ou perturbateur, un rapport d'incident causé au sol par un passager perturbateur devrait être établi. On trouvera un spécimen de rapport à l'Annexe 1 de l'Appendice 23.

16.2.3.2 Le droit appartenant à un exploitant d'aéronefs de refuser l'embarquement d'un passager devrait être mentionné dans le document « conditions de transport des passagers et des bagages », que le passager refoulé devrait pouvoir consulter.

16.2.3.3 Si le comportement indiscipliné ou perturbateur d'un passager présente un caractère grave, la police devrait être appelée et décider, après examen des éléments de preuve, s'il y a lieu ou non d'intenter des poursuites.

16.2.3.4 Un rapport exposant en détail la raison du refus devrait être rempli par les membres du personnel intervenant dans la décision, et devrait inclure les noms des témoins qui peuvent fournir des renseignements supplémentaires. Copie devrait être adressée au directeur de l'aéroport et au gestionnaire de la sûreté de l'exploitant d'aéronefs.

16.2.4 Procédures à suivre avant le décollage

Les exploitants d'aéronefs devraient avoir des procédures en place pour assurer que tout passager qui devient indiscipliné ou violent après l'embarquement et avant le décollage puisse être débarqué avant de poursuivre le vol. L'équipage devrait avoir à l'esprit que toute perturbation dans la cabine pourrait être le prélude d'un incident plus grave pendant le vol, qui pourrait compromettre la sécurité et la sûreté de l'aéronef et des autres passagers.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

16.3 PROCÉDURES COMMUNES ET STRATÉGIE EN VOL

16.3.1 Procédures à suivre pendant le vol

16.3.1.1 En cas de comportement indiscipliné ou perturbateur pendant le vol, la réaction de l'équipage devrait être proportionnée au niveau de menace. Les quatre niveaux de menace ont en commun certains éléments de riposte. Chaque accroissement du niveau de menace appelle une riposte accrue. L'équipage devrait fonctionner en équipe, apportant une riposte intégrée. Une mesure clé face à des perturbations est un processus qui consiste à verrouiller le poste de pilotage et à suspendre tous mouvements dans la zone de la cabine proche de la porte du poste de pilotage, dite zone dégagée. L'équipage de cabine devrait avertir tous passagers physiquement aptes que leur concours pourrait être nécessaire pour immobiliser un passager perturbateur ou violent.

16.3.1.2 En aucun cas un membre de l'équipage de conduite ne devrait quitter le poste de pilotage pour aider le personnel de cabine à s'occuper d'un passager indiscipliné ou perturbateur.

16.3.1.3 On trouvera au Chapitre 5 du Doc 9811 des indications sur la riposte.

16.3.2 Actes répréhensibles

16.3.2.1 Les voies de fait de passagers envers des membres d'équipage qui sont reconnues comme des délits, et peuvent donner lieu à poursuites judiciaires, sont notamment les suivantes :

a) propos menaçants, injurieux ou insultants ;

b) comportement menaçant, injurieux ou insultant ;

c) gêne apportée intentionnellement à l'exercice des fonctions, ceci incluant le refus de se conformer aux consignes de sécurité et de sûreté.

Ébriété

16.3.2.2 Les incidents perturbateurs et les voies de fait à bord sont souvent précédés d'une consommation excessive de boissons alcoolisées. Il importe donc que les membres d'équipage fassent preuve de discernement quand ils servent de l'alcool à des passagers qui semblent être ivres ou en voie de le devenir. S'il y a le moindre doute, les membres d'équipage devraient refuser avec tact de continuer à leur servir des boissons alcoolisées.

16.3.2.3 À la discrétion du pilote commandant de bord, l'équipage de cabine peut retirer l'alcool en possession d'un passager, y compris l'alcool acheté hors taxes, pour le garder en lieu sûr. Il ne devrait le faire que s'il apparaît que la sécurité du vol pourrait être compromise si le passager était laissé en possession de cet alcool. Les achats hors taxes devraient être restitués lorsque le passager débarque.

16.3.2.4 Les membres d'équipage ne devraient pas servir d'alcool à des passagers qui semblent faire un fort usage de médicaments ou dont il est suspecté qu'ils sont sous l'influence de drogues.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Actes de désobéissance

16.3.2.5 Le défaut d'obéissance à des procédures de sécurité en vol, par exemple l'utilisation d'un appareil électronique lorsque c'est interdit, peut être reconnu comme comportement perturbateur et devrait être traité en fonction du niveau de menace qu'il constitue.

16.3.2.6 Le personnel de cabine devrait demander des directives au pilote commandant de bord, qui devrait être immédiatement informé si le comportement d'un passager menace la sécurité d'autres passagers, de l'équipage ou du vol.

16.3.2.7 Certains risques de sécurité et de sûreté sont associés à l'interdiction de fumer, par exemple le fait de fumer de façon illicite dans la cabine ou dans les toilettes, ou un mauvais comportement provoqué ou aggravé par le retrait de la nicotine. Les exploitants d'aéronefs devraient apporter leur plein soutien aux membres d'équipage qui tentent d'empêcher des passagers de fumer, et devraient intenter des poursuites contre les passagers qui manifestement ne tiennent aucun compte des interdictions de fumer.

16.3.3 Réaction de l'équipage

16.3.3.1 Les exploitants d'aéronefs devraient veiller à ce que les mesures prises par leurs équipages soient proportionnées à la situation. La catégorie d'incident devrait déterminer le type de réaction, comme suit :

a) Incident de catégorie 1 : créé par un comportement caractérisé par des violences verbales mineures et ne portant normalement pas atteinte à la sécurité de la cabine ou du vol. Le passager devrait recevoir un avertissement verbal faisant clairement référence aux dispositions juridiques et l'invitant à respecter les consignes de sécurité. Pourvu que le passager coopère, le membre d'équipage n'aura rien d'autre à faire, mais le pilote commandant de bord devrait être averti de l'incident.

b) Incident de catégorie 2 : implique un comportement tel que le refus d'un passager de se conformer aux consignes de sécurité, éventuellement accompagné de violences verbales. L'équipage de conduite devrait être averti et, si la situation ne peut être désamorcée, un avertissement écrit devrait être remis au contrevenant et un rapport de perturbation causée par un passager devrait être établi.

c) Incident de catégorie 3 : implique les cas les plus graves de comportements perturbateurs, représentant une menace de Niveau 2, 3 ou 4. Dans de tels incidents, le passager persiste à entraver l'accomplissement des tâches d'un membre du personnel, ou bien un membre de l'équipage ou un autre passager est blessé ou sérieusement menacé de l'être. D'autres exemples seraient une intrusion ou tentative d'intrusion par la force dans le poste de pilotage ou un comportement qui contraint à faire un atterrissage non prévu.

16.3.3.2 Il est recommandé de procéder au verrouillage du poste de pilotage au premier signe de comportement indiscipliné à bord d'un aéronef. Il pourra être mis fin au verrouillage, à la discrétion du pilote commandant de bord, une fois que la situation dans la cabine aura été résolue.

16.3.3.3 Si une perturbation persiste après la remise d'un avertissement écrit au perturbateur, les membres d'équipage devraient prendre les mesures suivantes :

a) procéder au verrouillage, ou maintenir le verrouillage, du poste de pilotage, et mettre en œuvre les procédures de zone dégagée si c'est jugé nécessaire ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) signaler l'incident au pilote commandant de bord, qui devrait demander que des policiers interpellent le contrevenant à l'arrivée. Le pilote commandant de bord devrait aussi prévenir le personnel de la compagnie aérienne, tel le centre des opérations aériennes ou le responsable chargé de s'occuper des incidents liés à un comportement perturbateur et/ou la direction de l'aéroport d'atterrissage ;

c) remplir la section 3 du rapport de perturbation causée par un passager, en y inscrivant le nom et l'adresse des témoins et leurs déclarations écrites, le cas échéant, le plus tôt possible ou au plus tard à l'arrivée ;

d) assurer une coordination avec le pilote commandant de bord pour faire une annonce au public à l'arrivée, demandant que tous les passagers restent assis, et diriger vers le contrevenant des agents locaux d'application de la loi ;

e) apporter tout l'appui nécessaire aux autorités locales ;

f) présenter un rapport de police immédiatement après l'incident et, si possible, en conserver une copie. Le pilote commandant de bord représentera l'exploitant de l'aéronef et aidera le membre d'équipage à établir ce rapport ;

g) signaler l'incident au responsable de la compagnie aérienne chargé de s'occuper des incidents causés par un comportement perturbateur, qui devrait communiquer les renseignements directement à l'autorité compétente de l'État de l'exploitant ;

h) demander, si nécessaire et s'il est disponible, l'assistance du directeur de l'exploitant d'aéronefs à l'aéroport pour les étapes f) et g).

16.3.3.4 En cas de tentative d'intrusion dans le poste de pilotage, l'équipage de conduite devrait prendre les mesures ci-après :

a) conserver le contrôle de l'aéronef à tout moment et à tout prix ;

b) demander par haut-parleur ou directement, avec discrétion, l'aide de l'équipage de cabine et de passagers ;

c) défendre le poste de pilotage en recourant à la force et aux moyens nécessaires pour éliminer la menace ;

d) émettre le code de transpondeur approprié, déclarer une urgence et diriger l'aéronef vers l'aéroport le plus proche où il pourra atterrir ;

e) assurer la veille sur la fréquence d'urgence 121,5 MHz et prévoir une interception par des aéronefs militaires ;

f) après l'atterrissage, abaisser si possible les poignées coupe-feu et débrancher les génératrices pour mettre l'aéronef hors service et empêcher son utilisation par les contrevenants ;

g) une fois l'aéronef immobilisé, ordonner son évacuation, si nécessaire ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

h) coopérer avec les autorités locales, ce qui peut inclure la présentation de déclarations et de rapports ;

i) rendre compte de l'incident aux responsables compétents de l'exploitant d'aéronefs.

16.3.3.5 Si un incident se produit en dehors de l'État d'immatriculation de l'exploitant d'aéronefs, le pilote commandant de bord devrait se concerter avec le service de police local et le personnel local de l'exploitant d'aéronefs, si disponible, sur la meilleure façon de traiter l'incident.

Moyens de contrainte

16.3.3.6 Le personnel de cabine, à la discrétion du pilote commandant de bord, devrait envisager d'immobiliser un passager violent si :

a) tous les autres moyens possibles de calmer le passager ont été épuisés ;

b) l'urgence de la situation appelle une immobilisation immédiate ;

c) les efforts faits pour immobiliser le passager ne sont pas susceptibles d'aggraver le danger pour la sécurité.

16.3.3.7 L'équipage de cabine devrait avoir reçu une bonne formation à l'utilisation de moyens de contrainte tels que les menottes flexibles en plastique. Ces dispositifs ne devraient être employés qu'en dernier ressort par des membres d'équipage. On trouvera dans le Doc 9811 des indications sur leur emploi.

16.3.3.8 Pour immobiliser un passager agressif en utilisant un moyen de contrainte, l'idéal serait que cinq membres d'équipage, ou une combinaison de membres d'équipage et de passagers physiquement aptes, interviennent pour l'immobiliser, quatre personnes tenant chacune une cheville ou un poignet, et une cinquième passant les menottes.

16.3.3.9 Il convient de veiller à ce que les menottes soient correctement attachées. Pas assez serrées, elles pourraient être inefficaces, tandis que trop serrées elles pourraient causer une lésion en entravant la circulation du sang. Les menottes devraient être attachées mains derrière le dos. Elles pourraient être laissées en place après l'atterrissage jusqu'à la prise en charge du contrevenant par des policiers.

16.3.3.10 Dans la mesure du possible, des contrevenants menottés ne devraient pas occuper un siège à côté d'un couloir ou d'une sortie. De plus, ils devraient être assis sous la surveillance d'un passager physiquement apte, avec ceinture de sécurité attachée pour se conformer aux consignes de sécurité.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Chapitre 17

GESTION DE CRISE ET RIPOSTE À DES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

17.1 PLANS DE GESTION DE CRISE

17.1.1 Les États devraient établir des mesures, des techniques et des procédures de gestion de crise, qui devraient inclure l'identification d'une crise, la planification de ripostes appropriées à la crise, ainsi que la confrontation et la résolution de la crise.

17.1.2 Les plans de gestion de crise peuvent être désignés, de façon interchangeable, par certains États comme des plans conjoncturels ou des plans d'urgence, quoique les plans d'urgence soient réactifs par nature et couvrent des incidents se produisant en vol ou au sol, alors que les plans conjoncturels sont plus proactifs et comprennent des mesures et des procédures pour traiter de différents niveaux de menace, les résultats d'évaluations de risques et toutes mesures de sûreté supplémentaires à mettre en œuvre. Les plans d'urgence sont conçus pour limiter les conséquences ou les effets de tels incidents, alors que les plans conjoncturels visent à anticiper les événements et à préparer toutes les parties concernées à une urgence, ainsi qu'à rétablir le retour à la normale le plus rapidement possible.

17.1.3 Le présent chapitre couvre aussi bien les mesures d'urgence et les mesures conjoncturelles, aussi bien que les exigences connexes, dans le cadre d'un plan de gestion de crise.

17.1.4 Des plans d'urgence et des plans conjoncturels flexibles devraient être établis pour chaque type d'événement dans le cadre d'un plan de gestion de crise, pour chaque aéroport, conformément aux exigences du NCASP de l'État, et des ressources, des installations et des effectifs appropriés devraient être mis à disposition pour appuyer la mise en œuvre de ces plans.

Objectifs

17.1.5 Les États sont tenus d'avoir comme objectif primordial la sécurité des passagers, des équipages et du personnel au sol, et ils doivent prendre les mesures adéquates pour assurer la sécurité des passagers et des membres d'équipage d'un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite jusqu'à ce qu'ils puissent poursuivre leur voyage.

17.1.6 Lorsqu'un aéronef en vol fait l'objet d'un acte d'intervention illicite, il convient qu'il atterrisse le plus tôt possible aux fins de la résolution de l'incident. Les États veillent à ce que les aéroports restent ouverts et utilisables par un aéronef en vol faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite, et qu'un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite qui a atterri sur leur territoire soit maintenu au sol jusqu'à ce que l'incident soit résolu, à moins que son départ ne soit nécessaire en raison de l'obligation primordiale de protéger les vies humaines.

Obligations et responsabilités

17.1.7 Les États sont tenus, aux termes des conventions relatives à la sûreté de l'aviation, de prendre des mesures appropriées pour préserver la sécurité des passagers et des navigants d'un aéronef qui est l'objet d'un acte

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

d'intervention illicite jusqu'à ce qu'ils puissent poursuivre leur voyage. Cette obligation peut s'imposer comme conséquence d'événements très divers, allant du sabotage d'un aéronef en transit au sol ou dans l'espace aérien d'un État, jusqu'à l'arrivée d'un aéronef détourné à un aéroport.

17.1.8 Une entité unique, désignée par l'État, devrait être investie de la responsabilité première et du pouvoir de déterminer la façon de procéder quand un aéronef fait l'objet d'un acte d'intervention illicite en vol ou au sol. Cette entité devrait coordonner toutes les mesures avec l'autorité compétente, l'autorité aéroportuaire, l'exploitant d'aéronefs concerné, l'État de l'exploitant et l'État d'immatriculation de l'aéronef, et toutes autres entités à l'aéroport ou à l'extérieur, selon ce qui est considéré approprié.

17.1.9 Si différentes entités publiques sont investies de la responsabilité de gérer des actes d'intervention illicite survenant en vol ou au sol, des procédures claires et précises devraient être établies avant qu'un incident ne se produise, pour assurer la coordination des mesures de riposte éventuelles et pendant toute la durée de la riposte.

17.1.10 Si un aéronef qui est l'objet d'un acte de capture illicite est en stationnement à un aéroport, les autorités compétentes de l'État dans lequel l'aéroport est situé ne devraient pas prendre de mesures pour mettre fin à la capture illicite sans tenir compte de tous souhaits que le pilote commandant de bord aurait pu être en mesure d'exprimer et, si possible, de ceux de représentants compétents de l'État de l'exploitant.

17.1.11 La sécurité des passagers et de l'équipage devant être la préoccupation primordiale des personnes qui interviennent dans toute prise de décision, il convient de donner tout leur poids à toutes les circonstances pertinentes, ainsi qu'aux avis de l'exploitant de l'aéronef.

17.1.12 Le refus d'aides de navigation essentielles ou de services ATS et de communications, l'extinction du balisage lumineux indispensable, notamment sur les pistes et voies de circulation, et l'obstruction délibérée de pistes ne devraient pas être recommandés car ces mesures accroissent le risque d'accident pour un tel aéronef. Une de ces décisions ou une combinaison de ces décisions pourrait mettre en danger la vie des passagers ou des installations. L'absence d'assistance à un tel aéronef pourrait entraîner :

a) des pertes de vie ou des blessures ;

b) la perte de l'aéronef ;

c) des dégâts importants résultant d'une explosion ;

d) une insuffisance critique de carburant ; et/ou

e) d'autres urgences imprévues.

Facteurs à considérer dans la planification

17.1.13 Les plans de gestion de crise concernant un acte d'intervention illicite visant un aéronef devraient prendre en considération les facteurs suivants :

a) le lieu le plus sûr pour un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite est au sol, et les plans conjoncturels nationaux devraient donc être étroitement coordonnés avec les plans conjoncturels de l'aéroport ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) l'objectif primordial est la libération en toute sécurité des passagers et de l'équipage, et prend le pas sur d'autres considérations telles que la capture et la punition des auteurs et la protection des biens ;

c) les auteurs de l'acte d'intervention illicite devraient être confrontés à une riposte efficace et bien organisée, de manière à éviter et/ou à réduire au minimum les dégâts ou les blessures ;

d) les négociations devraient toujours l'emporter sur le recours à la force, jusqu'à ce qu'il devienne évident aux décideurs que toutes autres possibilités ont été épuisées et que le processus de consultation est dans une impasse et/ou lorsque des vies sont en danger ;

e) les négociations avec les auteurs de l'acte ne devraient être menées que par des personnes bien formées et compétentes dans ces domaines, en consultation avec l'exploitant d'aéronefs. Cette démarche est la plus susceptible de mettre fin à l'incident avec un minimum de pertes de vies, de blessures et de dégâts ou de destruction de biens ;

f) de façon générale, les personnes en mesure de prendre des décisions en réponse aux exigences des auteurs sans en référer à une autorité supérieure ne devraient pas engager des négociations directes avec les auteurs et, de préférence, ne devraient pas être immédiatement accessibles au centre directeur des opérations d'urgence (CDOU) ou à un autre poste de commandement de l'aéroport ;

g) des procédures et de l'équipement devraient être en place pour assurer des voies de communication protégées entre l'aéronef et les négociateurs ;

h) un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite devrait être stationné, dans la mesure du possible, à un poste de stationnement isolé préparé, afin de perturber le moins possible les activités normales de l'aéroport.

17.1.14 Les États devraient établir des procédures normalisées pour la transmission aux parties compétentes des informations confidentielles concernant un acte d'intervention illicite. Ces procédures devraient assurer que ces personnes, incluant les exploitants d'aéronefs agissant en qualité officielle, ne divulguent pas à la presse ou à d'autres personnes des renseignements susceptibles de mettre en danger la sécurité de l'aviation civile internationale.

17.2 REGROUPEMENT ET DIFFUSION D'INFORMATIONS

Responsabilités des États

17.2.1 Un acte d'intervention illicite peut souvent devenir un problème transnational, puisqu'il peut débuter dans un État et se répercuter dans d'autres États. Chaque État devrait se préparer à de tels actes et établir des procédures pour partager les informations pertinentes sur la menace avec d'autres États, en tenant compte de la protection des sources et des méthodes de collecte. Des procédures devraient être établies pour diffuser les informations sur la menace de façon rapide et avec les contrôles appropriés.

17.2.2 Si un État est en possession de renseignements ou d'autres informations indiquant qu'un certain aéronef peut faire l'objet d'un acte d'intervention illicite, l'exploitant de cet aéronef et tous aéroports où l'aéronef pourrait atterrir devraient en être avertis, afin qu'ils puissent réagir et appliquer toutes mesures de sûreté supplémentaires jugées nécessaires pour contrer la menace.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

17.2.3 Si des États peuvent avoir des raisons de soupçonner que des actes similaires d'intervention illicite peuvent se dérouler simultanément ailleurs, ils devraient en informer immédiatement les autres États des principales caractéristiques de l'acte (par exemple, EEI dissimulé dans une expédition présentant certaines caractéristiques). Si possible, ils devraient aviser directement les exploitants d'aéronefs qui pourraient être la cible d'actes similaires en raison de la nature de leurs opérations (par exemple, vols au départ de l'État où l'incident a commencé, ou suivant des itinéraires similaires).

17.2.4 La notification devrait suivre des procédures de communication bien établies et devrait être suffisamment sécurisée et rapide pour être reçue en temps voulu par l'exploitant de l'aéronef et les autres services qui doivent réagir et/ou appliquer des mesures de sûreté quelconques. Les notifications devraient inclure l'autorité compétente si celle-ci n'est pas l'entité dont elles émanent. Dans chaque cas, celui qui reçoit un message devrait en accuser réception afin que l'expéditeur sache que le message a été bien reçu.

17.2.5 Dès que les circonstances indiquent que des mesures spéciales de sûreté préventive ne sont pas nécessaires, les États visés et les entités compétentes devraient en être informés immédiatement.

Aéronefs en vol

17.2.6 Les États responsables de fournir des services ATS à un aéronef en vol faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite devraient assurer qu'ils sont prêts en tout temps à reconnaître un comportement suspect et à y réagir (par exemple, absence de communications bilatérales et écart au plan de vol soumis). Ils devraient aussi réagir aux communications proactives d'un aéronef (par exemple, aéronef réglant son transpondeur sur 7500 pour signaler un acte d'intervention illicite) et recueillir tous renseignements pertinents sur le vol de cet aéronef. Les États sont encouragés en outre à diffuser ces informations à tous les autres États responsables pour les organismes ATS concernés. On trouvera plus d'informations sur les services ATS dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (Doc 4444) et des orientations sur la mise en œuvre des dispositions de sûreté appropriées par les fournisseurs de services ATS dans le *Manuel de sûreté de la gestion du trafic aérien* (Doc 9985 — Diffusion restreinte) de l'OACI. Il convient d'inclure aussi les organismes à l'aéroport de destination connue ou présumée, afin que les mesures appropriées puissent être prises en temps utile, en route et à la destination connue, probable ou possible de l'aéronef.

17.2.7 Ces informations devraient être diffusées aussitôt que possible localement à l'autorité ou aux autorités compétentes, aux services ATS intéressés, aux autorités aéroportuaires compétentes, à l'exploitant ou aux exploitants d'aéronefs visés, et aux autres parties intéressées (dans les cas faisant intervenir les vols de fret : les transporteurs express, les transitaires et les services au sol).

17.2.8 La collecte et la diffusion rapide et systématique des informations concernant l'aéronef visé exigent une coopération étroite entre les services de sûreté nationaux et les organismes ATS compétents dans chaque État dont l'espace aérien sera ou pourra être traversé par l'aéronef. Une étroite coopération sera en particulier nécessaire entre la personne désignée et les services ATS dans la région où l'acte d'intervention illicite a d'abord été signalé. On trouvera de plus amples éléments à l'Appendice 36.

17.2.9 La notification initiale devrait être envoyée à tous les services de sûreté et organismes ATS situés dans une zone de probabilité à déterminer dans chaque cas, mais en évitant de donner l'alerte à une trop grande échelle. Des circonstances telles que la direction du vol, le rayon d'action de l'aéronef, la proximité des frontières d'autres États ou d'autres régions d'information de vol, et la nécessité des préavis à donner, sont à prendre en considération

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

17.2.10 La notification initiale devrait être donnée, si possible, dans un délai d'une à deux heures. Il convient d'avertir, au minimum, tous les États se trouvant le long de la trajectoire de vol prévue ou à proximité. Il est souhaitable que tous les services de sûreté et les organismes ATS suivent les mêmes procédures à mesure que le vol progresse.

17.2.11 Les renseignements essentiels qui devraient être recueillis et transmis au fur et à mesure aux parties concernées devraient inclure, dans la mesure permise par la loi :

a) le plan de vol complet et détaillé ;

b) la destination suspectée, d'après le renseignement, et une estimation de l'heure d'arrivée si elles sont différentes du plan de vol ;

c) l'indication ATC du transpondeur si l'aéronef n'est pas sur 7500 ;

d) les détails de tous codes de contrainte utilisés par le transporteur et tous systèmes discrets de communication ;

e) les détails du manifeste de passagers, notamment les informations API/PNR pertinentes, les VVIP, les VIP, l'équipage de relève ou autres personnes d'intérêt ;

f) les détails sur tous passagers à mobilité réduite à bord ou des passagers qui ont notifié le transporteur aérien de leurs conditions médicales ;

g) les détails sur toutes menaces faites à l'avance contre le vol, l'exploitant d'aéronefs ou des passagers particuliers et les résultats de toute évaluation de la menace qui a été faite ;

h) composition de l'équipage de conduite (p. ex. anciens militaires et équipages multiples) ;

i) présence d'ASB et d'agents de protection personnelle à bord de l'aéronef et détails les concernant ;

j) détails sur toutes marchandises dangereuses transportées, notamment les avis complets au Capitaine (NOTOC) avec les numéros NU/ID ;

k) dans le cas d'un EEI ou d'un EII dissimulé dans une expédition de fret, les informations anticipées sur les marchandises si elles sont disponibles, conformément au Cadre de Normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes, Annexe III, édition de 2015. Ces informations devraient inclure :

   1) le numéro de la lettre de transport aérien ;

   2) le nom de l'expéditeur ;

   3) l'adresse de l'expéditeur ;

   4) le nom du destinataire ;

   5) l'adresse du destinataire ;

   6) le nombre de colis ;

   7) le poids brut total ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8) une brève description des marchandises ;

9) toutes autres informations pertinentes, incluant les informations secrètes.

17.2.12 Les moyens les plus efficaces pour diffuser de tels renseignements sont les suivants :

a) les organismes ATS le long de la route de vol recueillent et transmettent aux autres organismes ATS concernés tous les renseignements nécessaires aux fins des services ATS et à des fins de recherches et sauvetage ;

b) les services de sûreté de chaque État le long de la route de vol recueillent et transmettent les renseignements aux autres services de sûreté concernés en utilisant l'indicatif approprié (p. ex. ZYZ pour *services de sûreté d'aérodrome*) pour identifier les messages et en accélérer ainsi la transmission.

17.2.13 Des indicatifs devraient être utilisés pour identifier les communications destinées aux services de sûreté d'aéroport, tels que ceux qui figurent dans les *Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques* (Doc 8585) de l'OACI.

Aéronef au sol

17.2.14 Chaque État dans lequel un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite a atterri devrait notifier, par les moyens les plus rapides, l'État de l'exploitant et l'État d'immatriculation de l'aéronef, au plus tard une heure après l'atterrissage de l'aéronef.

17.2.15 De même, chaque État dans lequel un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite a atterri devrait transmettre par les moyens les plus rapides tous autres renseignements pertinents :

a) à l'État de l'exploitant et à l'État d'immatriculation de l'aéronef ;

b) à tout État dont des ressortissants ont été tués ou blessés ;

c) à tout État dont des ressortissants sont ou ont été pris en otages ;

d) à tout État dont on sait que des ressortissants se trouvent ou se trouvaient à bord de l'aéronef ;

e) aux autres exploitants d'aéronefs présentant des caractéristiques similaires à celles de l'exploitant de l'aéronef visé par l'acte d'intervention illicite (p. ex. exploitants de vols de fret ou express suivant des routes similaires) ;

f) dans le cas d'actes d'intervention illicite visant le fret aérien, à chacun des États dans lequel l'expédition a débuté, a transité, aurait dû transiter, ou dans lequel est située l'adresse de livraison de l'expédition ;

g) à l'OACI ;

h) à toutes organisations internationales et régionales compétentes.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

17.3 CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Systèmes de notification

17.3.1 Les États devraient planifier pour l'éventualité d'actes d'intervention illicite contre des aéronefs qui se trouvent dans la sphère de compétence de leurs services de contrôle de la circulation aérienne. Un système de notification qui devrait utiliser l'émission en code transpondeur radar, les communications vocales, les signaux visuels et d'autres méthodes appropriées devrait être mis en place.

17.3.2 Des instructions spécifiques pour le contrôle de la circulation aérienne devraient être publiées. Si la transmission en code transpondeur n'est pas disponible, une option utile serait d'utiliser le code 7500 dans les transmissions au contrôle de la circulation aérienne, immédiatement après l'indicatif d'appel de l'aéronef. D'autres solutions possibles seraient d'utiliser des mots ne faisant normalement pas partie de la terminologie ATS. Ce sont ce qu'on appelle des codes « de contrainte ».

17.3.3 Les services d'information de vol devraient être assurés conformément aux dispositions de l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* et des PANS-ATM (Doc 4444). Des services d'alerte en conformité avec l'Annexe 11 et le Doc 4444, ainsi que des services de recherches et sauvetage en conformité avec l'Annexe 12 — *Recherches et sauvetage*, devraient être demandés et fournis comme le dictent les circonstances de chaque incident. On trouvera des éléments d'orientation sur la mise en œuvre des mesures de sûreté appropriées par les fournisseurs de services ATS dans le *Manuel de sûreté de la gestion du trafic aérien* (Doc 9985 — Diffusion restreinte) de l'OACI.

17.3.4 Un aéronef faisant l'objet d'une menace évaluée comme étant crédible devrait être considéré comme étant en état d'urgence et être traité en conséquence. Si l'aéronef n'est pas doté d'un transpondeur capable de transmettre avec réglage sur le code 7500 pour alerter toutes les stations radar dotées de radar secondaire, l'équipage de conduite devrait, si possible, s'exprimer en langage clair pour informer les services de contrôle au sol, quoique cela ne soit pas toujours possible pendant des actes de capture illicite s'il y a intrusion dans le poste de pilotage.

Riposte du contrôle de la circulation aérienne

17.3.5 Les contrôleurs de la circulation aérienne devraient être préparés à identifier les messages en clair ou à mots couverts indiquant l'occurrence actuelle ou imminente d'un acte d'intervention illicite contre un aéronef. Les coordonnateurs de la sûreté de la circulation aérienne devraient immédiatement aviser les personnes ou services ci-après :

a) l'autorité compétente ;

b) l'autorité aéroportuaire compétente ;

c) l'organisme approprié de recherches et sauvetage, s'il y a lieu ;

d) le propriétaire et/ou l'exploitant de l'aéronef ;

e) les autres organismes gouvernementaux ;

f) les organismes ATS voisins.

17.3.6 Les contrôleurs de la circulation aérienne devraient aussi agir comme suit, lorsqu'ils contrôlent un aéronef faisant l'objet d'une capture illicite :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) être discrets dans leurs communications avec le pilote et ouverts à ses demandes ;

b) surveiller la trajectoire de vol de l'aéronef et utiliser les procédures normales de transfert de contrôle sans demander au pilote des transmissions ou des réponses, à moins que la communication n'ait été établie par le pilote ;

c) apporter toute l'assistance possible aux aéronefs militaires envoyés pour intercepter et escorter l'aéronef visé.

17.3.7 En cas d'urgence, il peut être nécessaire, aux fins de sécurité, qu'un aéronef pénètre dans le circuit de circulation d'un aéroport et effectue un atterrissage sans y avoir été autorisé en bonne et due forme. Les contrôleurs devraient lui apporter toute l'assistance possible.

17.3.8 Dès qu'il est avisé d'une menace d'acte d'intervention illicite sur un aéronef à l'aéroport, le contrôleur devrait :

a) avertir immédiatement l'autorité compétente et l'exploitant de l'aéronef et celui de l'aéroport ;

b) refuser l'autorisation de décollage si l'aéronef est au sol jusqu'à ce que des mesures appropriées aient été prises pour évaluer la menace, ou jusqu'à ce que l'aéronef et son contenu aient été fouillés, qu'une autorité compétente ait déclaré qu'il n'y a plus de menace et que l'autorité compétente l'ait autorisé à repartir ;

c) libérer les pistes et voies de circulation touchées après le refus d'autorisation de décollage à un aéronef sous menace et ordonner à l'aéronef de rouler au sol ou de se faire remorquer jusqu'au poste de stationnement isolé préparé. Parallèlement, les services de sauvetage, de lutte contre l'incendie et de sûreté devraient être alertés conformément au plan d'urgence d'aéroport ;

d) si l'aéronef est en vol, l'autoriser à atterrir, à la demande du pilote commandant de bord, conformément aux procédures d'urgence établies. Dans de telles circonstances, la décision sur les mesures à prendre devrait revenir au pilote commandant de bord. Si celui-ci décide de poursuivre le vol, l'aéronef devrait être considéré, pendant la durée de ce vol, comme suspect et une séparation appropriée devrait être appliquée en accord avec les organismes ATS adjacents, pour assurer que d'autres aéronefs ne soient pas mis en danger.

17.4 PLANS CONJONCTURELS NATIONAL ET D'AÉROPORT

Plans conjoncturels nationaux

17.4.1 Comme éléments d'un plan de gestion de crise, des plans conjoncturels et des instructions de sûreté et d'urgence devraient être adoptés au niveau national, pour chaque aéroport et chaque exploitant d'aéronefs. Le plan conjoncturel national devrait être porté essentiellement sur les incidents concernant des aéronefs en vol, tandis que les plans conjoncturels d'aéroport devraient se concentrer davantage sur les incidents au sol.

17.4.2 La planification conjoncturelle devrait promouvoir une riposte prompte et coordonnée, proportionnée au niveau de la menace et des risques. Dans le cas d'un acte d'intervention illicite appelant une riposte gouvernementale au niveau national, les plans conjoncturels nationaux devraient inclure des détails sur la politique, les responsabilités

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

et les chaînes de commandement et de communication depuis le plus haut niveau jusqu'à l'autorité de commandement et de contrôle sur le site. Les plans conjoncturels nationaux devraient suivre le même format, en visant tout particulièrement les incidents au sol ou les urgences en vol.

17.4.3 Pour obtenir une riposte rapide et coordonnée, les plans conjoncturels nationaux devraient décrire clairement toutes les mesures et actions applicables à lancer, et ces informations devraient être incluses comme appendices au NCASP.

17.4.4 Des plans conjoncturels nationaux devraient être établis en coopération avec toutes les autorités et tous les organismes nationaux qui participent à la résolution d'urgences et d'incidents importants survenant sur le territoire de l'État et dans son espace aérien, et avec l'industrie, en tenant compte des aptitudes, des ressources et du potentiel de chaque aéroport national aussi bien que de la région.

17.4.5 À cette fin, les plans conjoncturels nationaux et d'aéroport devraient être présentés dans un manuel facile à comprendre et contenant les éléments suivants :

a) politiques en vigueur ;

b) options possibles ;

c) mesures à appliquer ;

d) moyens disponibles ;

e) responsabilités ;

f) processus de décision, liens avec les autorités et délégation de pouvoirs.

17.4.6 Les plans conjoncturels de sûreté devraient comprendre au minimum les facteurs suivants :

a) mesures pour effectuer une nouvelle inspection/filtrage des passagers, des équipages, des bagages, du fret, de la poste et des provisions de bord, ainsi que la fouille de l'aéronef à la réception d'une menace crédible ;

b) mesures pour assurer l'intégrité des zones stériles ;

c) mesures à prendre dans le cas d'un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite ;

d) menaces de tels actes ;

e) recherche d'engins explosifs suspectés ou d'autres dangers potentiels aux aéroports ou à bord de l'aéronef ;

f) procédures pour l'enlèvement de ces engins ;

g) mesures de contrôle des foules ;

h) relations avec les médias (pouvant inclure des textes et/ou des déclarations préparés) et méthodes de communication ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

i) informations sur les passagers ;

j) protocoles de situation de prise d'otages.

Plans conjoncturels d'aéroport

17.4.7 Avant de préparer un plan conjoncturel, il conviendrait de faire une analyse approfondie pour obtenir des informations sur l'aménagement et les installations d'un aéroport, notamment les éléments ci-après :

a) les points vulnérables ;

b) les routes d'évacuation et les points de rassemblement sécuritaires ;

c) l'ampleur des services d'appui disponibles à l'aéroport et à l'extérieur ;

d) les installations permettant d'évacuer le personnel et de dérouter un aéronef de son aérogare habituelle ;

e) la disponibilité de locaux que la police pourra utiliser ;

f) les systèmes de surveillance et de communication ;

g) l'emplacement des centres opérationnels d'urgence (principaux et secondaires) ;

h) éclairage par projecteurs et points d'accès dans tout l'aéroport.

17.4.8 L'évaluation devrait identifier les emplacements les plus avantageux pour le stationnement d'un aéronef qui est l'objet d'une capture illicite et en faire une étude spéciale.

17.4.9 Au niveau de l'aéroport, chaque plan conjoncturel devrait être un programme coordonné entre les autorités et les organismes nationaux, l'aéroport et la communauté riveraine. Les plans conjoncturels d'aéroport devraient définir clairement la riposte coordonnée ou la participation de tous les services existants, à l'aéroport et à l'extérieur, qui pourraient apporter leur concours dans la riposte à une urgence, et ils devraient désigner les tâches particulières dont chaque service participant devrait être chargé. Ces services et organismes sont, par exemple, les suivants :

a) autorités gouvernementales ;

b) autorités chargées de fonctions de police ;

c) autorité aéroportuaire ;

d) exploitants d'aéronefs ;

e) services de messagerie express ;

f) transitaires de fret ;

g) manutention au sol ;

h) services ATS ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

i) autorités militaires ;

j) services de sauvetage et de lutte contre l'incendie ;

k) services médicaux et hôpitaux.

17.4.10 Chaque aéroport a des besoins qui lui sont propres et des caractéristiques particulières dues à des différences d'ordre politique, juridictionnel et organisationnel, aussi bien qu'à différentes caractéristiques physiques. Les besoins et concepts fondamentaux de la planification conjoncturelle et de la planification d'urgence demeurent cependant les mêmes et il convient de s'occuper des domaines critiques majeurs qui sont communs, tels le commandement, le contrôle et les communications.

17.4.11 La formulation d'un plan conjoncturel d'aéroport est un projet majeur et devrait comporter :

a) la définition des objectifs ;

b) l'établissement de l'équipe responsable ;

c) l'identification des risques potentiels, en prenant en considération les politiques nationales, les points forts et les faiblesses de l'aéroport, ainsi que l'environnement national, régional et local ;

d) la formulation de ripostes et de mesures possibles ;

e) la mise en œuvre des moyens humains et matériels nécessaires pour que la riposte soit efficace.

17.4.12 Les plans conjoncturels devraient inclure une entente sur la façon d'identifier et de recruter les effectifs supplémentaires requis pour fonctionner dans un environnement de sûreté accru, notamment pour :

a) faciliter l'accès autorisé à l'aéroport (côté ville et/ou côté piste) ;

b) administrer un grand volume de nouveaux laissez-passer d'aéroport ;

c) procédures et exigences (vérifications nécessaires) pour le recrutement à court préavis ;

d) accord pour obtenir le soutien d'autres sources, organismes et aéroports possibles.

17.4.13 Un plan conjoncturel d'aéroport pour incidents de sûreté de l'aviation devrait être établi, de même que des plans d'urgence d'aéroport sont établis pour traiter d'urgences autres que de sûreté aux aéroports. De plus amples renseignements sur l'établissement de plans d'urgence d'aéroport figurent dans la Partie 7 du *Manuel des services d'aéroport* (Doc 9137). Un tel plan devrait couvrir au moins les éléments suivants :

a) EEI (côté ville et côté piste) ;

b) faille de sûreté ;

c) attaque armées (côté ville et côté piste) ;

d) identification d'armes au point de contrôle de sûreté ou au côté piste ;

e) articles suspects (côté ville et côté piste) ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

f) aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite au sol ;

g) passagers perturbateurs/indisciplinés ;

h) manifestations publiques (côté ville).

17.4.14 Le plan devrait inclure des informations sur les éléments suivants :

a) la portée du document ;

b) les rôles et les responsabilités des organismes participant à la mise en œuvre du plan ;

c) la personne chargée de la coordination et de la tenue à jour du plan ;

d) les exercices à mener pour vérifier l'efficacité du plan.

17.4.15 Dans la mesure du possible, les plans conjoncturels d'aéroport devraient être inclus comme appendices aux manuels d'urgence d'aérodrome.

17.4.16 Les ripostes à une atteinte à la sûreté, soupçonnée ou réelle, devraient faire partie de tous les ASP. Le plan devrait inclure des procédures pour évaluer la crédibilité de la menace. La capacité de tout le personnel à réagir positivement et rapidement peut faire la différence entre un problème administratif mineur et un incident de sûreté majeur. Des plans, coordonnés avec l'État et avec les organes locaux chargés de l'application de la loi, devraient être établis au moins pour les incidents suivants :

a) violation du contrôle d'accès ;

b) tout acte d'intervention illicite visant un aéronef ;

c) agression contre toute personne ;

d) menace de toute sorte contre des personnes ou des biens, évaluée comme étant crédible ;

e) arrivée d'un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite.

17.4.17 Les analystes de menace désignés devraient recevoir une formation et des instructions appropriées leur permettant d'évaluer les menaces avec rapidité, exactitude et cohérence. Dans la mesure du possible, les menaces visant un aéronef en vol devraient être évaluées à l'insu de l'équipage de vol, pour éviter de l'alarmer. Seul le pilote commandant de bord d'un aéronef en vol serait informé d'une menace crédible ; l'équipage de conduite peut avoir des procédures et des mesures particulières à prendre qui, une fois lancées ne peuvent être arrêtées.

17.4.18 Afin d'assurer une connaissance approfondie des installations locales, il faudrait, si possible, organiser à l'avance des préparatifs et une formation des organismes qui auront à participer à une riposte à une situation d'urgence. Des cartes à jour de l'aéroport, des plans et des photographies de l'aéroport et de ses environs, les principaux types d'aéronefs utilisés par les principaux exploitants d'aéronefs, ainsi que des maquettes de l'aéroport, sont autant d'aides utiles aux fins de planification et de formation.

17.4.19 Spécialistes et experts intervenant dans la résolution potentielle d'une crise aéroportuaire devraient être consultés, afin que toutes les exigences techniques et opérationnelles puissent être incorporées dans l'aménagement de l'aéroport. L'autorité compétente devrait aussi être consultée pour assurer une coordination appropriée.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

17.5 EXERCICES D'APPLICATION DU PLAN CONJONCTUREL

17.5.1 Il convient de procéder régulièrement à la mise en pratique des plans conjoncturels et à des exercices, afin de mettre en évidence les faiblesses et d'apporter les modifications nécessaires pour mettre fin en toute sécurité à une situation d'urgence réelle. Il y a lieu d'insister particulièrement sur la nécessité de veiller à la fiabilité et à la compatibilité opérationnelle de tout le matériel de communication à utiliser lors d'un incident

17.5.2 En plus d'exercices en vraie grandeur à effectuer au moins tous les deux ans, des exercices à petite échelle sur les différentes parties d'un plan conjoncturel, tels que des exercices théoriques, devraient avoir lieu régulièrement, au moins une fois par an, ou selon les exigences du NCASP.

17.5.3 Il convient que les exercices soient évalués de près pour identifier les besoins supplémentaires ou les carences. Les résultats de tous les exercices devraient être communiqués aux autorités de sûreté et à l'autorité aéroportuaire, qui devraient, après consultation avec les organismes concernés, y compris les autorités compétentes, les exploitants d'aéronefs et les parties prenantes concernées, réévaluer les mesures et procédures de sûreté, et ajuster le plan conjoncturel comme il le faut pour remédier aux faiblesses.

17.5.4 Toutes modifications envisagées dans les procédures d'inspection/filtrage des passagers, des bagages, du fret, de la poste et des provisions devraient être examinées par l'ASC et les autorités compétentes. Un préavis suffisant devrait être donné aux services intéressés pour leur permettre d'introduire les changements dans leurs procédures.

17.6 ÉQUIPES DE GESTION DE CRISE

17.6.1 Un NCASP devrait indiquer en termes clairs et concis les services et organismes chargés de gérer chaque type d'incident. Les plans conjoncturels requis par le NCASP devraient prévoir de la souplesse, pour assurer une riposte aux situations imprévues qui peuvent survenir pendant un incident.

17.6.2 En règle générale, la responsabilité générale de la gestion d'une crise devrait être confiée à l'autorité compétente. D'autres services gouvernementaux, en particulier le ministère des Affaires étrangères, les autorités militaires, les autorités chargées des fonctions de police et les autorités aéroportuaires devraient se voir confier des responsabilités pour appuyer l'autorité compétente. Des dispositions devraient être prises aussi pour l'intervention et la participation de l'exploitant d'aéronefs concerné par la crise et, le cas échéant, un membre d'équipage de conduite senior connaissant bien le type d'aéronef en cause, lorsque c'est jugé approprié.

17.6.3 La section de la politique et de la réglementation de la sûreté de l'aviation civile est probablement l'organisme le plus approprié auquel devrait être confiée la responsabilité de l'établissement, du maintien en activité et de l'état de préparation opérationnelle du centre directeur des opérations d'urgence (CDOU) national, en raison de ses fonctions et de ses responsabilités de coordination particulières. Cela ne sera peut-être pas applicable dans tous les cas, en particulier si la responsabilité de la réaction à un incident majeur incombe à l'autorité nationale chargée des fonctions de police.

17.6.4 Une personne compétente disposant de l'autorité appropriée pourra, de même, être la personne à laquelle confier la responsabilité de l'établissement, du maintien et de l'état de préparation opérationnelle du CDOU de l'aéroport.

17.6.5 Selon la gravité de la crise, il conviendrait d'activer l'une des deux équipes de crise suivantes, ou les deux :

a) équipe de gestion des crises (EGC) au CDOU de niveau aéroportuaire ;

b) centre de coordination et de contrôle national au CDOU de niveau national.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

17.6.6 Un centre national de coordination et de contrôle devrait être composé de responsables gouvernementaux de haut niveau disposant des compétences et de la formation appropriées et représenter le commandement exécutif lors d'un événement. Une EGC devrait être localisée à l'aéroport et représenter le commandement opérationnel. Les équipes de gestion de crise devraient recevoir l'appui de groupes administratifs, logistiques et opérationnels. Les membres d'une EGC devraient être sélectionnés sur la base de leurs compétences, de leur expérience et de leur connaissance de différents types de crises. L'OACI a mis au point un atelier sur la gestion d'une crise, décrivant le rôle, la structure et l'organisation d'une EGC.

17.6.7 Il ne devrait y avoir aucun doute quant à la personne qui dirige les opérations quand une crise survient. Le chef de l'EGC, qui devrait avoir été désigné par les plus hautes autorités de l'État, devrait être expérimenté et avoir reçu une solide formation à la gestion de crise. Son titre, son nom et ses responsabilités devraient être clairement indiqués dans le plan conjoncturel.

17.6.8 Les plans conjoncturels devraient tenir compte de la nécessité de négociations pour la libération d'otages et de la possibilité d'une intervention armée pour mettre fin à un incident. Les négociations pour la libération d'otages sont un travail spécialisé pour un personnel formé, et une formation spécialisée complète devrait être offerte aux négociateurs.

17.6.9 Les plans conjoncturels devraient spécifier qui fournira le personnel de négociation pour la libération d'otages, ainsi que les chaînes de commandement ; ils incluront en outre la fourniture d'autres moyens tels que des interprètes, des locaux, des moyens de communication, et les besoins spécifiques de tout groupe d'intervention armé déployé lors d'un incident.

17.6.10 Les moyens et l'expertise nécessaires pour riposter efficacement à un acte d'intervention illicite impliquant un aéronef devraient inclure certains des aspects suivants, ou l'ensemble de ces aspects, en plus de ceux qui figurent dans la Partie 7 du Doc 9137 :

a) procédures de fouille en vol pour détecter tout engin explosif ;

b) manipulation et neutralisation en vol d'engins soupçonnés d'être explosifs ;

c) services de police chargés de riposter à une situation de crise ;

d) négociations pour la libération d'otages ;

e) agents de liaison des autorités militaires (incluant la neutralisation des explosifs et munitions, l'interception en vol et les forces spéciales) ;

f) contrôle de la circulation aérienne et espace aérien ;

g) ingénieurs d'aéronef avec spécialisation de type ;

h) psychiatrie et/ou psychologie ;

i) opérations et agencement de l'aéroport ;

j) poste de stationnement isolé pour un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite ;

k) experts et documents disponibles en provenance d'emplacements voisins ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

l) relations publiques et rapport avec les médias ;

m) représentation juridique ;

n) opérations aériennes ;

o) autres moyens d'appui, tels que des linguistes, des spécialistes des questions religieuses et du personnel d'appui aux familles.

17.7 ACCÈS ET CONTRÔLE EN CAS D'INCIDENT

17.7.1 Lors d'un incident, il convient d'établir une zone contrôlée couvrant l'emplacement principal de l'incident, dans laquelle un cordon intérieur et un cordon extérieur devraient être mis en place autour de l'incident réel et qui peut être protégés par du personnel armé. Un poste de contrôle avancé devrait aussi être établi pour contrôler l'accès au cordon intérieur.

17.7.2 Le cordon extérieur devrait protéger le site de l'incident et empêcher que le public, la presse ou du personnel non essentiel de l'aéroport ou de l'exploitant d'aéronefs y accèdent, tandis que le cordon intérieur devrait isoler l'incident et empêcher l'accès à toute personne qui ne participe pas directement à la résolution de l'incident. L'accès au cordon intérieur ne devrait être permis qu'avec l'accord du commandant du point de contrôle avancé. Dans le cas d'un acte de capture illicite, le point de contrôle avancé devrait être mobile. Un exemple de site d'incident est représenté à la Figure 17-1.

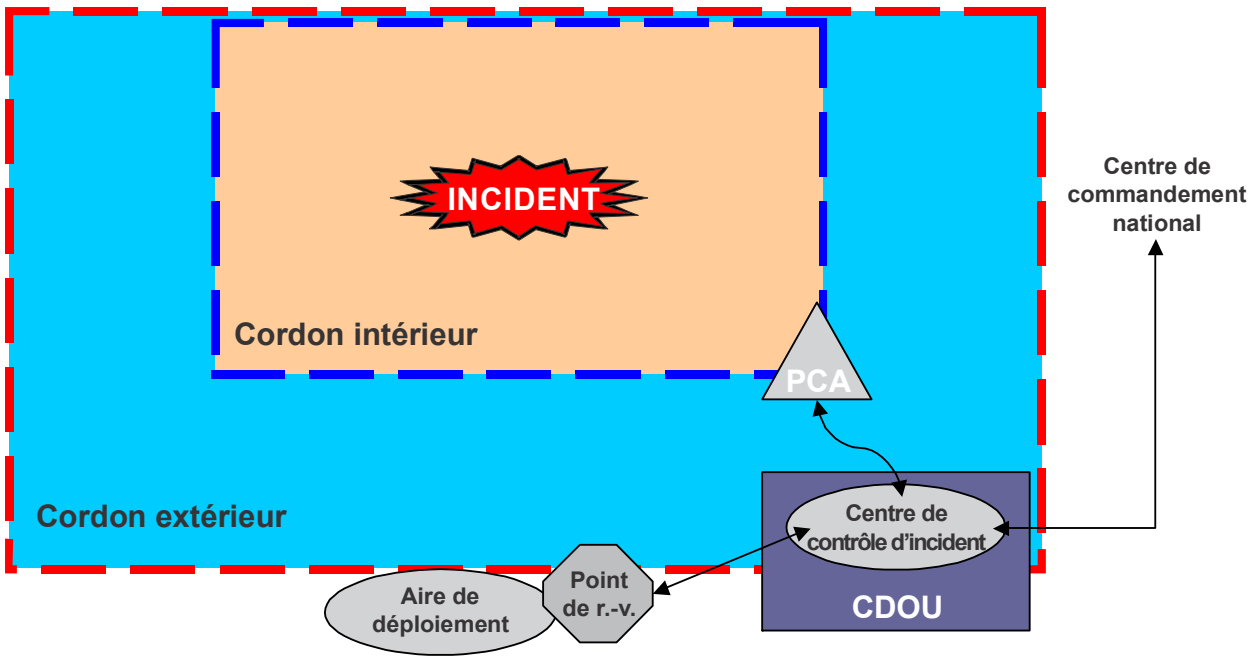


Figure 17-1. Exemple de site d'incident

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

17.7.3 Les plans devraient inclure le contrôle de la circulation autour de l'aéroport et dans les zones aéroportuaires côté ville afin de permettre l'entrée et la sortie rapides de véhicules d'urgence et de toutes personnes ou tous services nécessaires à l'aéroport pour aider à résoudre l'incident. Un point de rendez-vous et une aire de déploiement devraient être désignés en dehors du cordon extérieur pour tous les services arrivant sur le site de l'incident. Des services d'urgence, tels que pompiers et ambulanciers, devraient être en alerte au point de rendez-vous pour être en mesure d'intervenir rapidement s'il se produit une explosion, un incendie ou toute autre situation exigeant une intervention rapide.

17.8 POSTE DE STATIONNEMENT ISOLÉ

17.8.1 Un aéronef soupçonné d'avoir à bord un engin explosif ou une substance dangereuse devrait être isolé des activités aériennes normales. Chaque aéroport devrait donc désigner un ou plusieurs postes de stationnement d'aéronef isolés où un tel aéronef pourrait être amené. Le site choisi devrait se trouver à 100 m au minimum, ou à la plus grande distance possible, de tout autre poste de stationnement d'aéronef, ainsi que de toute piste, voie de circulation, bâtiment, aire ouverte au public, dépôt de carburant ou aire d'entreposage de matières explosibles ou inflammables.

17.8.2 Un poste de stationnement isolé devrait aussi pouvoir être utilisé pour gérer un aéronef qui a fait l'objet d'une capture illicite et qui nécessite de l'entretien ou une attention spéciale. Il convient donc de choisir un emplacement qui ne puisse pas être facilement observé à partir de zones publiques.

17.8.3 La signalisation qui risque de révéler l'emplacement de l'aéronef ne devrait pas être visible du public.

17.8.4 Il y a lieu de veiller à ce qu'il n'y ait pas, sous la surface du poste de stationnement isolé, de servitudes telles que des canalisations de gaz ou des tuyauteries alimentant des prises de carburant ou des câbles électriques. Si possible, un second poste de stationnement isolé devrait être désigné, pour le cas où le premier ne serait pas disponible ou le cas d'incidents multiples.

17.8.5 Il convient de considérer aussi la direction du vent dominant et les itinéraires d'atterrissage et de décollage à l'aéroport, de façon à réduire les perturbations pour les opérations de l'aéroport et les localités environnantes en cas d'incendie d'un aéronef ou de dégagement de substances dangereuses provenant d'un aéronef.

17.8.6 Les procédures d'urgence de l'aéroport devraient aussi désigner un ou plusieurs points vers lesquels les aéronefs qui font l'objet d'un acte d'intervention illicite pourraient être dirigés. Les plans devraient cependant être assez souples pour permettre que l'aéronef change d'emplacement au besoin. Les considérations suivantes devraient être prises en compte dans le choix des points désignés :

a) existence de voies d'approche couvertes pour faciliter l'action des forces de sûreté, par exemple, bâtiments voisins et éléments naturels tels que des arbres ou des ondulations du terrain ;

b) nécessité pour la police et autres groupes d'intervention d'avoir facilement et rapidement accès à la zone pour s'occuper de l'incident ;

c) dangers possibles pour d'autres aéronefs à proximité, et dangers tels que des réservoirs de carburant ;

d) nécessité de tenir à l'écart la presse et le public ;

e) maintien, si possible, de la circulation aérienne normale au départ et à destination de l'aéroport pendant l'incident et retour aux opérations normales après l'incident.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

17.9 ENGINS SOUPÇONNÉS D'ÊTRE EXPLOSIFS

17.9.1 Si un engin soupçonné d'être explosif ou une autre menace sont découverts à bord d'un aéronef ou dans du matériel, un bâtiment ou des installations, il convient de s'en occuper immédiatement. Transporter un tel engin ou une telle substance hors de l'aéroport, en traversant des zones publiques, créerait des risques non souhaitables. Les aéroports devraient donc désigner une zone isolée où des experts pourraient désarmer ou enlever de tels engins ou substances. L'emplacement idéal d'une telle zone serait à proximité, mais à une distance minimale de de 100 m, du poste de stationnement isolé d'aéronef.

17.9.2 Les administrateurs de la sûreté de l'aéroport devraient examiner la topographie des aéroports et déterminer à l'avance les trajets vers des zones de neutralisation, à partir de tous les emplacements où des engins soupçonnés d'être explosifs ou des matières suspectes pourraient être découverts, afin de déterminer les trajets les plus sûrs par lesquels ils devraient être transportés. Ce faisant, il y aurait lieu de déterminer les meilleurs trajets, évitant les autres aéronefs en stationnement, bâtiments, zones accessibles au public, installations de carburant et d'énergie électrique, conduites de gaz naturel, installations de télécommunications et aides de navigation. Il faudrait toujours prévoir plusieurs trajets entre tout emplacement d'un aéroport et la zone de neutralisation isolée.

17.9.3 Si un technicien en neutralisation d'explosifs déplace un tel engin ou une telle substance, il faut veiller à éliminer la possibilité que des signaux électroniques émis par des installations aéroportuaires déclenchent un mécanisme d'activation. L'emploi de matériel de transmission mobile ou portable est à éviter dans un rayon de 30 m, ou 10 m pour les émetteurs à faible puissance, de l'engin suspect.

17.9.4 Pour réduire l'effet d'une explosion, il faudrait envisager d'aménager un abri où les experts de la neutralisation des explosifs pourraient travailler de façon efficace, tel qu'une aire de confinement du souffle. La construction d'une aire de confinement du souffle devrait permettre à un véhicule transportant l'engin ou la substance de pénétrer à l'intérieur pour décharger. Des consultations avec des experts de la neutralisation d'explosifs sont donc nécessaires, et toutes installations dont ceux-ci pourraient avoir besoin devraient être mises en place dans la mesure du possible.

17.9.5 Certains engins explosifs peuvent être activés par de simples dispositifs barométriques qui se déclenchent lorsqu'une altitude prédéterminée est atteinte. Si des chambres de décompression sont disponibles à l'aéroport, on peut y placer les articles suspects, les bagages, le fret ou les articles postaux suspects comme mesure de confinement.

17.10 CENTRE DIRECTEUR DES OPÉRATIONS D'URGENCE

17.10.1 Les plans conjoncturels pour faire face à un incident d'intervention illicite, au niveau national et au niveau de l'aéroport, lorsqu'ils sont mis en œuvre, devraient être commandés à partir d'un emplacement central. Cela peut être réalisé à partir d'un centre de commandement ou d'un centre directeur des opérations d'urgence. On trouvera de plus amples indications dans la Partie 7 du Doc 9137, qui traite des urgences majeures pouvant se produire à un aéroport ou à proximité, et qui peut être utile lorsqu'il s'agit d'établir un CDOU au niveau national ou au niveau d'un aéroport.

17.10.2 Un CDOU devrait disposer de moyens de communication souples et efficaces qui lui permettront de communiquer directement avec l'aéronef en cause, ainsi qu'avec les services ATS et tous les organes de services de sûreté dont l'assistance pourrait être nécessaire à l'aéroport.

17.10.3 L'Annexe 14 — *Aérodromes* dispose qu'un plan d'urgence d'aérodrome doit être établi pour assurer la coordination des mesures à prendre dans une situation d'urgence survenant sur un aérodrome ou à proximité. L'Annexe 14 recommande en outre qu'un CDOU fixe et un poste de commandement mobile soient disponibles en situation d'urgence pour faciliter cette coordination.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

17.10.4 Un CDOU bien dirigé et bien équipé est indispensable dans la gestion de la riposte à un acte d'intervention illicite. Un CDOU étant le centre nerveux du contrôle et de la coordination des actions de tous les organismes qui participent à la riposte, les procédures concernant son utilisation et sa dotation en personnel devraient être clairement décrites dans les plans conjoncturels. L'état de préparation opérationnelle de chaque CDOU devrait être testé périodiquement.

17.10.5 Le CDOU, dont l'accès devrait être protégé et limité au personnel autorisé, devrait être implanté dans une zone aisément accessible à l'extérieur de l'aéroport, dans la mesure du possible. De plus, il devrait être accessible en permanence, et le plus promptement possible. Ses locaux devraient être spacieux et ouverts, pour qu'il soit possible au personnel d'opérer dans un environnement stressant sans se gêner mutuellement.

17.10.6 Le CDOU devrait disposer au moins du matériel et des installations ci-après :

a) suffisamment de bureaux, de sièges et de fournitures pour répondre aux besoins de tous les membres de l'équipe de gestion des crises (EGC) ;

b) infrastructure TI appropriée ;

c) tous les modes de communications : radio, télévision, téléphones fixes et portables, communications sol-air (VHF, HF, ACARS), communications satellitaires et Internet ;

d) cartes, plans et photographies à jour de l'aéroport et de ses abords, principaux types d'aéronefs utilisés par les principaux exploitants d'aéronefs, et maquette de l'aéroport ;

e) copies de tous les plans conjoncturels ;

f) une bibliothèque de tous les documents de référence sur les règlements et instructions internationaux, nationaux et locaux ;

g) coordonnées à jour de tous les membres du personnel, tels que ceux indiqués ci-après ;

h) tableaux d'affichage des opérations et plans du site, des niveaux et des infrastructures aéroportuaires (canalisations d'eau et de gaz, égouts, circuits électriques) ;

i) groupe auxiliaire d'énergie ou source d'alimentation sans coupure (UPS) ;

j) toilettes et réfectoire ;

k) zone avoisinante réservée à la parenté, aux familles, à la presse et aux médias.

17.10.7 L'Appendice 17 contient de plus amples indications sur la préparation aux urgences et la gestion de crise.

17.11 COMMUNICATIONS

17.11.1 Les moyens de communication, à moins d'être déjà en place, risquent de constituer un problème majeur. Des dispositions pour aviser les services téléphoniques en cas d'urgence devraient être prévues à l'avance. Des liaisons entre le point de contrôle avancé et le personnel déployé à l'intérieur du cordon intérieur, ainsi qu'avec le CDOU,

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

seraient nécessaires. La radio est probablement le seul système qui donne le degré de souplesse voulu, mais il faut avoir à l'esprit que les transmissions radio peuvent être entendues par les agresseurs, la presse et d'autres, à moins d'employer des méthodes de codage ou de transmission sécurisée.

17.11.2 Les moyens de communication suivants devraient être installés et être prêts à l'emploi lors d'un incident :

a) liaisons sécurisées entre le point de contrôle avancé et le CDOU, les négociateurs et la tour de contrôle de la circulation aérienne ;

b) système interne du CDOU ;

c) liaisons sécurisées vers le centre national de coordination et de contrôle, les autorités aéroportuaires, les exploitants d'aéronefs, la tour de contrôle de la circulation aérienne, le siège des services de police et les services d'urgence.

17.11.3 Des téléphones câblés devraient être utilisés dans la mesure du possible. Des réseaux sans fil peuvent cependant être employés en situation d'urgence comme alternative aux communications par radio, aux téléphones cellulaires ou aux communications terrestres, pourvu qu'ils aient été configurés de façon appropriée pour cet usage. Il devrait être demandé aux fournisseurs du service de téléphonie mobile de désactiver tous les téléphones mobiles non indispensables dans la zone de l'incident.

17.12 PRESSE ET MÉDIAS D'INFORMATION

17.12.1 En cas d'incident de sûreté à un aéroport, il convient que la presse et les médias soient traités équitablement mais avec fermeté pour assurer qu'ils ne publient pas d'informations qui pourraient compromettre des mesures prévues ou en cours des forces de sûreté.

17.12.2 Les informations sur l'incident devraient être constamment sous contrôle. Les médias sociaux devraient être surveillés et, s'il y a lieu, utilisés pour diffuser de l'information. Il convient d'empêcher les équipes de cinéastes de s'infiltrer dans la zone d'un incident et de filmer les opérations, car cela pourrait accroître dangereusement la tension chez les auteurs des actes en cause, tandis que la divulgation prématurée d'informations sur les opérations pourrait faire échouer les plans tactiques.

17.12.3 La presse et les médias devraient être traités avec considération et il convient de leur fournir autant d'informations et d'assistance que possible sans compromettre la sécurité des passagers et celle des forces de police et de sûreté qui répondent à l'incident. Si on leur refuse des informations, la presse et les médias pourraient se sentir frustrés et être peu enclins à se plier aux demandes de la police, et ils peuvent chercher à obtenir des renseignements par d'autres moyens et, intentionnellement ou non, compromettre les chances d'une solution pacifique.

17.12.4 Une entente initiale devrait être conclue avec la presse et les médias pour que des conférences de presse aient lieu régulièrement dans une salle de presse réservée, par exemple toutes les heures ou toutes les deux heures, afin que seules des informations officielles et sûres soient communiquées par le porte-parole désigné par l'équipe de gestion des crises (EGC) et la police. De plus, les communiqués de presse devraient être approuvés par le chef de l'EGC avant d'être diffusés.

17.12.5 L'autorité compétente et les autres entités participant à la gestion d'un acte d'intervention illicite devraient faire preuve de retenue dans la communication de renseignements à ce sujet, qui pourraient être diffusés à et par la

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

presse et les médias pendant ou après l'événement. Il convient, en particulier, de limiter au minimum la publicité des méthodes et des plans réels utilisés par les auteurs de cet acte et les mesures de sûreté appliquées par les États pour prévenir les actes d'intervention illicite.

17.13 DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS DE LA PARENTÉ ET DU PUBLIC

17.13.1 Des installations séparées, autres que celles du CDOU, devraient être prévues pour répondre à des questions du public concernant des personnes impliquées dans un incident. Un centre de communication doté de lignes téléphoniques réservées et de listes de contacts devrait être établi à un emplacement approprié, avec du personnel formé, pour faire face aux nombreux appels téléphoniques à prévoir de la part de parents et amis des personnes touchées par l'incident ainsi que du public, sans parler des messages éventuels placés dans les médias sociaux. Ces installations devraient avoir la capacité de répondre aux appels dans différentes langues.

17.13.2 Les parents et amis de personnes touchées pourraient fournir des renseignements utiles pour la résolution de l'incident, tels que noms, âge, nationalité, description physique, état de santé, etc. Les États devraient établir au préalable et en collaboration avec les exploitants d'aéronefs et les aéroports, un mécanisme systématique de collecte de ces renseignements, comprenant des formulaires détaillés de collecte d'informations sur les passagers et sur les personnes qui appellent, afin que l'EGC puisse procéder à l'analyse appropriée de ces renseignements. Une telle analyse ne devrait pas être effectuée par le centre de communication, qui devrait se concentrer sur la collecte d'informations, y compris l'établissement d'une liste précise de toutes les personnes impliquées dans l'incident. Tous les renseignements fournis aux parents et amis et au public par le centre de communication devraient faire l'objet d'une coordination étroite avec l'EGC et le chargé de presse.

17.13.3 En plus des nombreux appels qui parviendront à l'aéroport où l'incident est survenu, des parents et amis seront peut-être présents à l'aéroport de départ ou de destination, si celui-ci est différent de l'aéroport de l'incident. Les parents et amis présents à l'aéroport où a lieu l'incident devraient être traités à l'écart du public dans un emplacement séparé et distinct.

17.13.4 Les centres de repos et de débriefing devraient être séparés des centres de communication et du CDOU et, idéalement, se trouver à l'écart des zones publiques de l'aéroport. Les principales fonctions du personnel d'un centre de repos et de débriefing devraient être d'aider les parents et amis, de soulager les entités intervenant directement dans la résolution de l'incident de la pression d'avoir à traiter avec des personnes stressées, et de recueillir des renseignements supplémentaires concernant les personnes touchées par l'incident ou les éventuelles victimes.

17.13.5 Les formulaires de compte rendu utilisés à un centre de repos et de débriefing devraient avoir la même présentation que ceux qui sont utilisés à un centre de communication, mais ils devraient indiquer clairement que la personne fournissant l'information était physiquement présente. Tous ces formulaires devraient être transmis au centre de communication avant d'être envoyés à l'EGC. L'EGC pourra décider de mener des entrevues plus poussées avec des parents et amis aux fins de l'enquête. S'il y a des blessés ou des morts, les informations recueillies au sujet des parents et amis par le personnel du centre de communication et du centre de repos et de débriefing pourront être utiles à l'enquête.

17.13.6 Il devrait être procédé régulièrement, au moins une fois par an, à des exercices de fonctionnement de ces deux types de centres, pour maintenir le haut niveau d'expertise de leur personnel, ainsi que la rapidité et la rigueur du traitement des renseignements recueillis.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

17.14 RÉACTION AUX MENACES

17.14.1 Généralités

17.14.1.1 Les plans conjoncturels d'aéroport devraient définir clairement, conformément aux dispositions du NCASP de l'État, le titre et/ou la position de la personne et de l'entité responsables de l'évaluation de toutes les menaces contre l'aviation civile, qu'elles visent des aéronefs au sol ou en vol ou des bâtiments d'un aéroport.

17.14.1.2 Des analystes de menace devraient être désignés, et convenablement formés, pour évaluer la menace et fournir des orientations sur les mesures de sûreté jugées appropriées pour la contrer.

17.14.1.3 Toutes les menaces reçues par téléphone, par écrit ou par tout autre moyen de communication, prétendant qu'un acte illicite va avoir lieu à un aéroport ou à bord d'un aéronef, devraient être considérées comme sérieuses et réelles tant que le contraire n'aura pas été établi. Chaque menace devrait faire l'objet d'investigations approfondies et d'un rapport immédiat, afin de protéger les passagers, l'équipage, le personnel au sol et le public. Le personnel devrait bien connaître un certain modèle de rapport, dont on trouvera un exemple dans le Supplément A à l'Appendice 38.

17.14.2 Évaluation de la menace

17.14.2.1 Une procédure systématique devrait être établie pour évaluer les menaces afin d'assurer, autant que faire se peut, que si une menace réelle est crédible, l'évaluation mènera à une action positive, tandis que si la menace n'est pas crédible, elle perturbera le moins possible les activités.

17.14.2.2 La procédure systématique devrait être conçue de manière à mener les analystes de menace à une conclusion logique fondée sur les faits disponibles. Une telle procédure aidera à classer la menace comme étant confirmée, crédible ou non crédible (c'est-à-dire un canular).

17.14.2.3 Une procédure systématique d'évaluation des menaces devrait utiliser les éléments spécifiques des informations que contient la menace pour déterminer la crédibilité à lui accorder. Plus l'auteur de l'appel donne d'informations, la plupart des menaces étant faites anonymement par téléphone, plus il est vraisemblable que la menace devrait être prise au sérieux. Une telle procédure devrait contribuer à identifier la cible, les détails de l'attaque et toutes autres informations particulières pouvant confirmer ou infirmer la menace.

17.14.2.4 On trouvera des éléments plus détaillés sur l'identification positive de la cible dans le Supplément B à l'Appendice 38.

17.14.3 Actions de l'équipage de conduite

17.14.3.1 Selon l'Annexe 6, Partie 1, Chapitre 13, les exploitants sont tenus d'établir et d'appliquer des programmes de formation qui permettent aux membres d'équipage d'agir de la manière la plus appropriée pour réduire le plus possible les conséquences d'actes d'intervention illicite. On trouvera au Chapitre 16 de plus amples indications sur les spécifications de l'Annexe 6 pour les membres d'équipage.

17.14.3.2 Si une menace est reçue par le personnel de conduite d'un aéronef en vol, le pilote commandant de bord devrait communiquer les circonstances entourant la menace à un organisme des services ATS et si possible à

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

l'exploitant d'aéronefs. Il convient toutefois d'envisager les conséquences possibles de toutes mesures que prendraient de tels organismes ou d'autres autorités d'un État, et qui seraient contraire aux exigences du pilote commandant de bord.

17.14.3.3 La Convention de Tokyo spécifie les pouvoirs du pilote commandant de bord au cours du vol et autorise des mesures spécifiques à prendre par lui en cas d'acte d'intervention illicite. Il devrait, de plus, avoir autorité sur tous les membres d'équipage, y compris tout le personnel de sûreté. Si le pilote commandant de bord est frappé d'incapacité, un autre membre qualifié de l'équipage devrait prendre le commandement, en conformité avec le manuel de l'exploitant. Tous les membres d'équipage sous la direction du pilote commandant de bord devraient lui apporter l'aide nécessaire.

17.14.3.4 Il convient d'envisager la possibilité qu'une personne qui commet un acte d'intervention illicite à bord d'un aéronef soit dans un état d'instabilité mentale ou de déséquilibre ou de nervosité extrême. Les membres d'équipage devraient donc :

a) s'abstenir de toutes conversations ou actions inutiles qui pourraient irriter cette personne ;

b) veiller à ce que les passagers ne perdent pas leur sang-froid ou ne se livrent pas, pour tenter de maîtriser cette personne, à des actes qui pourraient mettre en danger la sécurité ;

c) déterminer si la personne a besoin de médicaments ou en a déjà pris. Cela pourrait avoir un effet sur son comportement ;

d) cesser de servir des boissons alcoolisées.

17.14.3.5 Dans de nombreux cas, la destination d'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite peut se trouver dans une région pour laquelle l'équipage de conduite ne possède pas la documentation de vol et les manuels nécessaires. Il est donc souhaitable de lui fournir un jeu condensé de documentation de vol valide, à utiliser en cas d'urgence, pour des lieux éventuels d'atterrissage de déroutement qui ne se trouvent pas sur la route prévue. Ce jeu de documents techniques et de navigation peut aider l'équipage à atterrir en toute sécurité à un aéroport qu'il ne connaît pas, mais que l'autonomie de l'aéronef lui permet d'atteindre. On trouvera dans le *Manuel sur la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 6 relatives à la sûreté* (Doc 9811) de plus amples indications sur les mesures à prendre par l'équipage en cas d'acte d'intervention illicite

17.14.4 Menaces au sol

Si une menace vise un aéronef qui est encore au sol, les exploitants d'aéronefs, en consultation avec les autorités aéroportuaires et autres services compétents chargés de l'application de la loi devraient, si l'avertissement est considéré comme crédible :

a) faire débarquer tous les passagers et membres d'équipage, normalement avec tous leurs bagages de cabine, par des escaliers ou des passerelles ; les toboggans d'évacuation ne devraient être déployés qu'en cas d'urgence extrême ;

b) déplacer l'aéronef vers un emplacement éloigné, tel que le poste de stationnement isolé ;

c) isoler et inspecter/filtrer à nouveau tous les passagers et leurs bagages de cabine et les garder dans une zone séparée, jusqu'à ce que les membres d'équipage, les bagages de soute, le fret et les provisions de bord aient été inspectés et/ou inspectés/filtrés, fouillés et déclarés inoffensifs ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

d) décharger tous les bagages de soute et exiger des passagers qu'ils identifient leurs bagages, qui devraient alors être inspectés/filtrés ou fouillés avant d'être rechargés à bord ;

e) décharger tout le fret, qui devrait alors être inspecté/filtré ou fouillé avant d'être rechargé à bord ;

f) vérifier l'intégrité des provisions de bord ;

g) fouiller l'aéronef. Cette fouille devrait être effectuée seulement par du personnel désigné et formé par les autorités responsables de l'application de la loi.

17.14.5 Menaces à la bombe en vol

17.14.5.1 En cas de menace à la bombe visant un aéronef en vol, c'est au pilote commandant de bord qu'il incombe de prendre les décisions. Il devrait cependant demander, si possible, l'assistance d'un expert de la neutralisation des explosifs et munitions (NEM), présent à bord ou se trouvant au sol, par l'intermédiaire du contrôle de la circulation aérienne.

17.14.5.2 Pour traiter d'une menace à la bombe visant un aéronef en vol, il convient de prendre certaines, ou toutes les mesures suivantes :

a) évaluation de la menace ;

b) réaction et/ou décision, notamment déterminer s'il y a lieu de réagir ouvertement ou non ;

c) fouille en vol, en utilisant les listes de vérification des exploitants ;

d) consultation des instructions du constructeur et des listes de vérifications de l'exploitant concernant la réception d'une menace à la bombe en vol.

17.14.5.3 On trouvera dans le Supplément C à l'Appendice 38 de plus amples indications sur les mesures à prendre.

17.14.6 Procédures de fouille

17.14.6.1 Selon que la menace ou la découverte d'un EEI possible concerne un aéronef au sol ou en vol, ou une installation aéroportuaire, y compris une aérogare de passagers, des mesures et des procédures spécifiques devraient être fournies par toutes les entités, notamment les autorités aéroportuaires ou les exploitants d'aéronefs, pouvant faire l'objet d'une menace. Un plan de fouille et une liste de vérification devraient être disponibles à bord de chaque aéronef. Les listes de vérification devraient être établies par les services techniques de l'exploitant d'aéronefs, en conjonction avec le constructeur de l'aéronef, et des listes distinctes devraient exister pour chaque type d'aéronef et chaque configuration de cabine.

17.14.6.2 La fouille d'une installation ou d'un aéronef pour y détecter un EEI suspect mentionné dans une menace, devrait suivre les directives de base suivantes[1] :

1. Cette section ne couvre pas le traitement du fret et de la poste suspects, qui est abordé au Chapitre 13.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) la fouille a un maximum d'efficacité si elle est effectuée par du personnel connaissant bien le bâtiment ou l'aéronef en cause ;

b) la fouille devrait être effectuée de manière systématique et les zones dont la fouille est achevée devraient être clairement indiquées ;

c) un strict contrôle d'accès au bâtiment ou à l'aéronef fouillé devrait être imposé et maintenu pendant toute la durée de la fouille ;

d) il faudrait donner pour consigne aux équipes de fouille de ne pas toucher ou déplacer tout objet inhabituel qu'elles pourraient découvrir, mais d'avertir immédiatement le chef de l'équipe ;

e) tout engin soupçonné d'être explosif qui serait découvert devrait être clairement marqué et la zone immédiate devrait être isolée par un cordon de sécurité.

17.14.6.3 Afin de mieux comprendre la démarche à suivre pour assurer la sécurité des diverses étapes et de s'en rappeler, voici un résumé succinct :

a) Confirmer la nature suspecte de l'article trouvé ;

b) Dégager la zone immédiate ;

c) Isoler la zone par un cordon pour empêcher tout accès ;

d) Contrôler l'accès pour ne l'accorder qu'aux experts.

17.14.6.4 L'Appendice 41 contient d'autres informations sur les procédures de fouille.

17.14.7 Procédures de fouille d'un aéronef en vol

17.14.7.1 Du fait du grand nombre d'aéronefs en service dans le monde, il est impossible de prévoir des procédures recommandées d'inspection des aéronefs qui s'appliqueraient à tous les cas. Les exploitants d'aéronefs devraient mettre au point un plan de fouille d'aéronef et une liste de vérification pour chaque type d'aéronefs en service, en coopération avec les constructeurs intéressés et inclure cette liste de vérification dans le jeu de documents de sûreté remis à l'équipage de conduite. On trouvera de plus amples indications à l'Appendice 39. Un programme de formation devrait être établi et appliqué pour tous les membres d'équipage de conduite et de cabine.

17.14.7.2 Pour éviter le travail en double, la fouille d'un aéronef devrait être effectuée systématiquement par du personnel connaissant bien le type d'aéronef dont il s'agit, muni d'une liste de vérification et affecté à des zones spécifiques de l'aéronef. Il convient de porter attention aux zones auxquelles des passagers auraient pu avoir accès, telles que les cabines principales, les offices et les toilettes, mais la fouille devrait inclure aussi le poste de pilotage ou tout compartiment accessible pendant le vol.

17.14.7.3 En général, une fouille devrait être menée avec une extrême prudence, en utilisant des lampes de poche et des miroirs dans les recoins ou les endroits très sombres. Les zones à fouiller devraient inclure toutes les portes à verrouillage automatique ou d'accès facile. Le matériel technique devrait être fouillé avec soin car une menace pourrait être dissimulée dans, derrière ou sous le matériel. Peut-être ne serait-il pas nécessaire de fouiller certains endroits si une porte, un compartiment ou un élément de matériel a été correctement scellé ou sécurisé et si aucune trace d'intrusion n'est visible.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

17.14.7.4 Des engins explosifs suspects peuvent être camouflés ou dissimulés de nombreuses manières. Les équipes chargées de la fouille devraient donc avoir pour consigne de rechercher tous objets non identifiés ou qui pourraient passer inaperçus, ou tout ce qui ne devrait pas se trouver là, ce dont il ne peut être rendu compte ou ce qui ne semble pas être à sa place.

17.14.7.5 Vu la possibilité que des engins explosifs et des armes soient dissimulés dans du matériel technique ou des pièces de l'aéronef, la fouille d'un aéronef considéré comme étant à haut risque devrait être effectuée par du personnel de sûreté bien formé et compétent, aidé au besoin par l'équipage de l'aéronef ou par du personnel technique.

17.14.7.6 Dans le cas où un engin explosif est détecté, l'équipage devrait suivre les instructions fournies par l'exploitant d'aéronefs et le constructeur, et aménager ce qu'on appelle un « emplacement de moindre risque pour une bombe » (LRBL).

17.14.7.7 On trouvera à l'Appendice 40 de plus amples indications sur les engins explosifs suspects.

17.14.8 Procédures d'évacuation

17.14.8.1 Si la direction de l'aéroport ou d'un bâtiment décide qu'une évacuation est nécessaire, après avoir consulté le chef de la sûreté de l'aéroport, ce dernier devrait désigner le ou les étages, ou la ou les zones, à évacuer.

17.14.8.2 Dans les bâtiments à un ou deux étages, l'évacuation peut être exécutée avec une relative facilité. Dans un bâtiment à plus de trois étages, par contre, elle devrait généralement être limitée à la zone immédiate où l'on a découvert l'objet ou l'article menaçant suspect, ou à la zone expressément mentionnée dans la menace, ainsi qu'aux espaces correspondants des étages situés immédiatement au-dessus et au-dessous de cette zone.

17.14.8.3 C'est à la direction des bâtiments, de préférence après consultation avec le chef de la sûreté de l'aéroport et/ou le service de police, qu'incombe la décision de faire évacuer des bâtiments auxquels le public a normalement accès. Les exploitants devraient établir des procédures similaires pour leurs propres bâtiments. Les facteurs suivants devraient être pris en compte :

a) nombre et fréquence des menaces non crédibles et effet possible d'une évacuation sur la fréquence de ces menaces ;

b) dangers qui pourraient résulter de l'évacuation, par exemple concentration de nombreuses personnes dans des couloirs ou sur des escaliers où une menace pourrait se trouver ;

c) problèmes et dangers créés par l'évacuation d'une zone à laquelle le public a accès.

17.14.8.4 On trouvera à l'Appendice 41 de plus amples indications sur les procédures d'évacuation.

Évacuation d'organismes ATS

17.14.8.5 Les administrations des services ATS devraient élaborer des procédures spécifiques pour couvrir la nécessité éventuelle d'une évacuation des organismes ATS en cas de menace. Ces procédures devraient être fondamentalement les mêmes que celles à appliquer en cas d'inactivation d'un organisme ATS pour cause d'incendie, de catastrophe naturelle ou de panne totale d'installations de communication essentielles. Les procédures devraient tenir compte de l'emplacement et des effectifs de l'organisme ATS, de la densité et du type de trafic acheminé, de tous moyens alternatifs disponibles pour continuer d'assurer les services ATS, et des installations de communication disponibles.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

17.14.8.6 Les procédures devraient porter sur les sujets suivants :

a) l'autorité chargée d'émettre les ordres d'évacuation et les moyens et méthodes pour le faire ;

b) l'organisme ou les organismes auxquels devrait être transférée la responsabilité de la prestation temporaire des services ATS ;

c) les moyens et méthodes pour aviser les organismes mentionnés en b) et leur transmettre les données essentielles sur le vol ;

d) les moyens et méthodes pour informer de la situation les aéronefs en vol et les aviser des procédures qu'ils ont à appliquer ;

e) les moyens et méthodes pour informer de la situation les aéronefs au sol et les exploitants ;

f) la reprise des activités normales après l'élimination ou l'annulation de la menace à la bombe, notamment les moyens et méthodes d'émission d'instructions pour cette reprise.

17.14.8.7 Dans bien des cas, par exemple si de grands centres de contrôle régional ou de contrôle d'approche sont concernés, des considérations de sécurité des passagers, des équipages et des aéronefs militeront contre la fermeture complète d'un organisme des services ATS. Les procédures devraient donc prévoir une réduction du nombre de membres du personnel de l'organisme des services ATS, s'il y a lieu.

17.14.8.8 Les procédures de fouille pour les bâtiments aéroportuaires devraient être adaptées et appliquées aux bâtiments où sont situés des organismes ATS, selon les besoins. On trouvera de plus amples indications à l'Appendice 41.

17.15 REVUE, ANALYSE ET RAPPORTS

Principes

17.15.1 Dès que possible après un incident ou une menace, l'État devrait procéder à une revue et une analyse de toutes les mesures prises. En tout état de cause, toutes les personnes qui sont intervenues devraient donner leurs points de vue, portant notamment sur :

a) leur rôle ;

b) les problèmes rencontrés et les succès obtenus ;

c) les rapports et l'interaction avec d'autres personnes ou organismes qui sont intervenus ;

d) l'efficacité des communications ;

e) leurs observations et leurs recommandations (p. ex. nécessité de revoir des plans conjoncturels particuliers, le programme de sûreté et le processus juridique).

17.15.2 Selon la nature et la gravité de l'incident, il devrait être demandé aux participants de présenter des rapports écrits.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

17.15.3 Les résultats de la revue et de l'analyse devraient être communiqués à tous les participants, avec les recommandations de la section de politique et de réglementation de la sûreté de l'aviation civile, en vue de l'application de mesures appropriées, telles que la correction de toutes carences identifiées. L'OACI devrait être avertie dès que possible, de toute mesure prise par un État pour remédier à une carence identifiée.

17.15.4 À la suite de la revue et de l'analyse, les États devraient entreprendre, ou faire entreprendre, une évaluation générale de l'événement, à laquelle devraient participer tout le personnel de sûreté de l'aéroport et de l'exploitant d'aéronefs, les membres des comités de sûreté et autres personnes qui pourraient avoir un intérêt officiel à y participer. Le but de cette évaluation devrait être de partager l'expérience acquise avec ceux qui n'ont pas été appelés à intervenir directement, afin qu'ils puissent en tirer profit et soient mieux préparés à réagir à de futurs événements au cours desquels ils pourraient être appelés à intervenir.

Rapports

17.15.5 Les États concernés par un acte d'intervention illicite devraient fournir à l'OACI tous les renseignements pertinents relatifs aux aspects de sûreté de cet événement, dès que possible après qu'il aura été résolu. Ils devraient, s'il y a lieu, communiquer copie des rapports établis pour l'OACI aux autres États qui peuvent être intéressés.

17.15.6 L'État touché par un acte d'intervention illicite peut communiquer des copies des rapports préparés pour l'OACI, ainsi que les informations supplémentaires potentiellement pertinents, à un autre État qui en ferait la demande, sur une base bilatérale.

17.15.7 Les renseignements communiqués par les États seront analysés par l'OACI en vue de faciliter l'examen de propositions de normes, pratiques recommandées ou procédures nouvelles ou revues visant à la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Ces renseignements serviront aussi à élaborer des éléments supplémentaires à inclure dans le présent manuel et documents connexes.

17.15.8 Les États devraient communiquer à l'OACI des rapports sur les aspects autres que politiques de tous les types d'incidents. Ces rapports devraient être entièrement analysés par l'État, les conclusions qui s'imposent devraient en être tirées et les informations et recommandations utiles devraient être diffusées afin que des mesures de protection efficaces puissent être prises. Les rapports devraient être communiqués promptement et devraient contenir des renseignements détaillés sur les carences dans les programmes nationaux révélées par l'examen, l'analyse et l'évaluation de l'incident et/ou les plans pour l'amélioration de tous systèmes ayant échoué.

17.15.9 En conséquence, afin que l'OACI soit tenue au courant de l'évolution des types d'incidents, il convient de lui communiquer les rapports suivants, dont on trouvera un modèle à l'Appendice 42 :

a) rapport préliminaire sur un acte d'intervention illicite, à établir et envoyer dès que possible par l'État d'immatriculation ;

b) rapport final sur un acte d'intervention illicite, à établir et envoyer par les États à l'achèvement des investigations (et non des poursuites judiciaires).

17.15.10 Les rapports ont été conçus pour pouvoir être adaptés à tout acte effectif ou à toute tentative d'intervention illicite, y compris les suivants :

a) attaques d'aéronef en vol (p. ex. sabotage et attaques par MANPADS) ;

b) attaques d'aéroport/autres installations aéronautiques (incluant les aéronefs au sol) ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) capture illicite d'un aéronef ;

d) attaques utilisant un aéronef comme arme (incluant les systèmes d'aéronefs télépilotés) ;

e) cyberattaques pouvant compromettre la sécurité aérienne.

17.15.11 Tous détails relatifs à des faits importants, tels que des méthodes et techniques nouvelles ou inhabituelles utilisées par des auteurs, devraient être communiqués promptement aux autorités de sûreté des aéroports où des méthodes semblables pourraient être employées. Une connaissance publique de ces questions n'est certes pas souhaitable, mais tous les aéroports où des incidents semblables pourraient se produire, en particulier ceux d'États voisins, devraient être informés au plus tôt. Cela facilitera la mise au point et l'application dans les meilleurs délais de contre-mesures et de procédures efficaces.

Échéancier pour les rapports

17.15.12 Les rapports préliminaires devraient être établis par l'autorité compétente dans une des six langues de travail de l'OACI, et être envoyés aux États concernés et à l'OACI dans les 30 jours qui suivent l'incident. Si des mesures correctives immédiates sont nécessaires, les précisions pertinentes devraient être communiquées aux États concernés et à l'OACI, dès que les informations sont connues et par les moyens les plus appropriés et les plus rapides qui soient disponibles.

17.15.13 Les rapports finaux devraient être envoyés dans un délai de 60 jours par l'autorité compétente de chaque État concerné, c'est-à-dire au moins celle de l'État où l'incident a eu son origine et celle de l'État où il s'est terminé :

a) à l'État qui a institué l'enquête, s'il a délégué la responsabilité de l'enquête à un autre État ;

b) à l'État de l'exploitant ;

c) à l'État d'immatriculation ;

d) à tous États dont des ressortissants ont été tués, blessés ou détenus par suite de l'incident ;

e) à tout État qui a fourni des renseignements pertinents, des moyens importants, des experts ou une autre forme d'assistance ;

f) à l'OACI.

17.15.14 L'autorité qui enquête devrait, à tout stade de l'enquête sur un incident, adresser immédiatement aux autorités compétentes, y compris celles d'autres États, les recommandations concernant les mesures correctives à prendre promptement pour prévenir des incidents semblables. Il ne faudrait pas attendre pour cela que le rapport final soit achevé.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Chapitre 18

CYBERMENACES CONTRE DES SYSTÈMES CRITIQUES DE TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION AÉRONAUTIQUES

18.1 PROTECTION DES SYSTÈMES CRITIQUES DE TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION AÉRONAUTIQUES

Aperçu général

18.1.1 L'environnement d'exploitation de l'aviation civile change rapidement et de façon significative avec une utilisation accrue de données et le déploiement de nouveaux systèmes interconnectés de technologies et de communication, passant des processus manuels à des processus, à des communications et à un stockage automatisés plus efficaces, afin d'améliorer la sûreté et la facilitation. Le secteur de l'aviation dépend donc de plus en plus de la disponibilité de systèmes d'information, de communication et de contrôle, et de l'intégrité et de la confidentialité des données. Il revient donc à chacun des acteurs intéressés du système de l'aviation de déterminer ses systèmes critiques d'information aéronautique et de mettre en place des mesures préventives en utilisant une méthodologie d'évaluation des risques, ainsi que les mesures essentielles d'atténuation des vulnérabilités, et, s'il y a lieu, de riposter de façon appropriée à un incident.

18.1.2 Les cyberattaques délibérées contre l'aviation civile posent une menace en évolution rapide et constante. Leurs auteurs peuvent rechercher l'interruption de la continuité des opérations, le vol ou la destruction d'informations pour des raisons politiques, financières ou autres. En outre, les cyberattaques qui ne visent pas spécifiquement le secteur de l'aviation peuvent néanmoins causer des interruptions générales aux activités aéronautiques. Dans les deux cas, les cybermenaces peuvent aisément évoluer pour faire des dégâts énormes sur les systèmes critiques de l'aviation civile à l'échelle mondiale.

18.1.3 Les États, les gouvernements, l'industrie et les organismes compétents devraient travailler en collaboration afin de mettre sur pied un cadre mondial efficace et coordonné permettant aux parties prenantes de l'aviation civile de répondre aux défis des cybermenaces, et de renforcer la résistance du système aéronautique mondial contre les cybermenaces qui risquent de saper la sécurité de l'aviation civile. Pour l'industrie aéronautique, la confidentialité, l'intégrité et la disponibilité de tous les systèmes de l'aviation représentent le but essentiel.

18.1.4 C'est pourquoi les États devraient considérer l'industrie aéronautique et ses procédures, ses fonctions et ses activités connexes comme une « infrastructure critique » pour la sécurité publique, le développement économique et la promotion du libre-échange et du commerce international. À cette fin, les États, les gouvernements, les partenaires de l'industrie et les acteurs intéressés devraient prendre les mesures ci-après :

a) déterminer les menaces et les risques associés aux éventuels cyberincidents contre les vols et les systèmes critiques de l'aviation civile, et les graves conséquences que peuvent entraîner de tels incidents ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) définir les responsabilités des organismes nationaux et des parties prenantes de l'industrie en ce qui concerne la cybersécurité dans l'aviation civile ;

c) encourager le développement d'une compréhension commune entre les États membres pour ce qui est des cybermenaces et des cyberrisques, et l'élaboration de critères communs pour établir la criticité des ressources et des systèmes qui nécessitent une protection ;

d) encourager la coordination des gouvernements et de l'industrie quant aux stratégies, politiques et plans relatifs à la cybersécurité dans l'aviation, ainsi que le partage d'informations pour aider à déceler les vulnérabilités critiques auxquelles il faut remédier ;

e) développer, à l'échelle nationale et internationale, des partenariats et des mécanismes gouvernements-industries, et jouer un rôle dans lesdits partenariats et mécanismes, afin que soient systématiquement partagées les informations sur les cybermenaces, les incidents, les tendances dans ce domaine et les efforts d'atténuation ;

f) sur la base d'une compréhension commune des cybermenaces et des cyberrisques, adopter une approche souple et fondée sur les risques pour la protection des systèmes critiques d'aviation grâce à la mise en œuvre de systèmes de gestion de la cybersécurité ;

g) encourager une solide culture générale en matière de cybersécurité dans les organismes nationaux et dans l'ensemble du secteur de l'aviation ;

h) déterminer les conséquences judiciaires des activités qui compromettent la sécurité de l'aviation en exploitant les cybervulnérabilités ;

i) promouvoir l'élaboration et la mise en œuvre de normes, stratégies et meilleures pratiques internationales relatives à la protection des systèmes critiques de technologies de l'information et des communications utilisés aux fins de l'aviation civile contre des interventions qui peuvent compromettre la sécurité de l'aviation civile ;

j) établir des politiques et affecter des ressources, au besoin, afin que, en ce qui concerne les systèmes d'aviation critiques : la sécurité soit intégrée à la conception des architectures de systèmes ; les systèmes soient résistants ; les méthodes de transfert de données soient sécurisées, assurant ainsi l'intégrité et la confidentialité des données ; la surveillance des systèmes et les méthodes de détection et de compte rendu d'incidents soient mises en œuvre ; des analyses techniques des cyberincidents soient réalisées.

Gouvernance et responsabilités

18.1.5 Les États devraient veiller à ce que le NCASP et autres documents nationaux pertinents précisent les responsabilités qui reviennent aux parties prenantes compétentes du gouvernement et de l'industrie en matière de cybersûreté en aviation civile.

18.1.6 Le cas échéant, le NCASP et autres documents nationaux pertinents devraient indiquer l'autorité nationale responsable de la coordination de la stratégie de cybersûreté nationale. Le contenu du NCASP et celui des autres documents nationaux pertinents liés à la cybersûreté en aviation civile devraient être recoupés et coordonnés mutuellement (p. ex. programmes nationaux de sécurité, stratégie nationale de cybersûreté et protection de l'infrastructure nationale critique), selon qu'il convient.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

18.1.7 Il conviendrait en outre d'assurer la coordination des comptes rendus d'incidents entre, d'une part, les autorités de réglementation de la sûreté de l'aviation et de la sécurité aérienne et, d'autre part, l'équipe nationale de riposte aux urgences cybernétiques (souvent appelée CERT).

18.2 CADRE DE RIPOSTE AUX CYBERMENACES

Le cadre décrit ci-après établit les fonctions essentielles afin d'aider les États et les parties prenantes à faire face aux risques de cybersûreté et à les gérer. Le cadre a pour objet d'aider les États et les organisations à aligner leurs activités de cybersûreté sur leurs impératifs commerciaux, leurs niveaux de tolérance au risque et leurs ressources.

18.2.1 Identification

18.2.1.1 Les États devraient établir des critères régissant les systèmes d'information critiques. Un système d'information est considéré comme étant critique lorsqu'il contient ou utilise des données et/ou des immobilisations sensibles ou confidentielles, ou lorsque son fonctionnement est indispensable à la sûreté et la sécurité des opérations et à la disponibilité des activités de l'aviation. L'identification des systèmes critiques devrait être effectuée dans le cadre de la classification de toutes les immobilisations et/ou données selon une politique ou une classification de données prédéfinie, et de l'exécution d'une analyse des incidences commerciales sur la criticité pour chaque système individuel.

18.2.1.2 Outre les systèmes d'information identifiés par l'État, les exploitants du secteur de l'aviation, tels que les aéroports, les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs ATS, les fournisseurs de services de communications, les agents de service d'escale, les fournisseurs de services de maintenance, de réparation et de révision, et les fournisseurs de services de commande et de contrôle des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS), devraient identifier les matériels et les programmes informatiques des autres systèmes critiques de données et d'information qu'ils utilisent dans leurs opérations, et qui peuvent inclure, sans s'y limiter :

a) les systèmes et les données identifiés comme étant critiques pour la sécurité aérienne, tels que les suivants :

   1) systèmes de gestion de la circulation aérienne ;

   2) systèmes de contrôle des départs ;

   3) systèmes de communication, de navigation et autres systèmes critiques pour la sécurité d'un aéronef ;

   4) systèmes de commande, de contrôle et de répartition d'aéronef ;

b) les systèmes et les données identifiés comme étant critiques pour la sûreté de l'aviation, tels que les suivants :

   1) bases de données sur les agents habilités et/ou les expéditeurs connus ;

   2) systèmes de contrôle d'accès et de surveillance des alarmes ;

   3) systèmes de surveillance par télévision en circuit fermé ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

4) systèmes de rapprochement des passagers et de leurs bagages ;

5) systèmes d'inspection/filtrage et/ou systèmes de détection d'explosifs, qu'ils soient en réseau ou fonctionnent en configuration autonome ;

c) les systèmes et les données identifiés comme étant critiques pour la facilitation de l'aviation, tels que les suivants :

1) systèmes de réservation et d'enregistrement des passagers d'un exploitant ;

2) systèmes d'affichage de renseignements sur les vols ;

3) systèmes de manutention et de surveillance des bagages ;

4) systèmes de passage transfrontalier et de douane.

18.2.1.3 Si la détermination des systèmes et des données critiques est importante aux fins de priorisation, les évaluations holistiques des risques devraient couvrir une liste complète des immobilisations pour assurer qu'un tableau complet des risques est disponible et que des lacunes et vulnérabilités potentielles ne soient pas créées dans les niveaux de protection appropriés.

18.2.1.4 Étant donné que les systèmes critiques indiqués plus haut (et d'autres systèmes critiques liés à l'aviation) sont souvent établis en collaboration avec des partenaires et des fournisseurs de l'industrie, il convient d'établir un mécanisme d'évaluation pour assurer que des organismes externes apportent des systèmes, des applications et des soutiens sécurisés par conception. Les partenaires de l'industrie devraient soit établir leurs propres normes d'évaluation des produits de sûreté applicables aux systèmes, logiciels et applications, soit utiliser un outil établi tel qu'une norme internationale pour la certification de sûreté des ordinateurs[1].

Évaluation des risques

18.2.1.5 La protection des systèmes et des données critiques de technologie de l'information et de la communication aéronautiques (incluant les logiciels et les matériels) devrait être incluse dans les procédures d'évaluation des risques établies au niveau de l'État aussi bien que des exploitants. Il s'agit à cette fin d'examiner les menaces communes (incluant l'intention et la capacité), les vecteurs d'attaque (la voie ou le canal utilisé par un agresseur pour mener une attaque), la probabilité d'un incident, les vulnérabilités connues et la gravité des incidences sur chacun des systèmes critiques de l'aviation.

18.2.1.6 Dans le cadre d'une évaluation des risques, les États, par l'entremise de leur autorité désignée, devraient coopérer avec les exploitants pour mener des évaluations continues des vulnérabilités et de l'interdépendance de leurs systèmes critiques de l'aviation, établir des mesures d'atténuation des cyberattaques potentielles et vérifier l'application de ces mesures au titre de leurs activités normales de surveillance de la conformité (au moyen, par exemple, d'inspections et d'audits). Tous les résultats pertinents seraient utilisés pour renforcer le processus d'évaluation des risques.

1. Par exemple, les *Critères d'évaluation pour la sécurité des technologies de l'information* (ISO/IEC 15408).

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

18.2.1.7 Pour appuyer une telle approche, les États et les partenaires de l'industrie devraient, individuellement ou collectivement, prendre les mesures suivantes :

a) définir des critères communs d'évaluation des risques afin d'en assurer la comparabilité ;

b) établir des tribunes/mécanismes (au niveau national, régional et international) pour le partage des informations sur les cybermenaces avec des partenaires de confiance, sur la base de la sensibilité des informations et des données ;

c) identifier les menaces internes et externes communes qui risquent d'avoir des incidences sur les données et les systèmes de l'aviation ;

d) identifier les acteurs connus, incluant les pirates informatiques, les organisations criminelles, les initiés classés selon leur niveau de compétence, les ressources disponibles et les motifs (gains financiers, interruption des opérations, exploitation ou utilisation illicite de données sensibles, confidentielles ou financières) ;

e) étudier les vecteurs d'attaque — la voie ou le canal utilisé par un agresseur pour mener une attaque ;

f) identifier les cibles probables de cyberattaques, notamment les systèmes TI et les données figurant dans ces systèmes ou transmises par eux ;

g) mettre sur pied un inventaire détaillé de cibles potentielles, incluant leur criticité pour les activités des aéroports, des compagnies aériennes et des fournisseurs de services ; le nombre d'utilisateurs ; les vendeurs, les versions, les correctifs de sûreté et les mises à jour des logiciels ; ainsi que les données entreposées et échangées ;

h) identifier et documenter les ripostes aux risques ;

i) examiner les audits, les résumés des résultats des tests et autres évaluations équivalentes des fournisseurs ;

j) partager les stratégies et les méthodes d'atténuation des risques ;

k) identifier toutes les connexions externes des réseaux avec les systèmes critiques d'information et mener des analyses de risques pour déterminer les risques et la nécessité de chaque connexion (p. ex. réseau d'entreprise, Internet, connexions aux organisations externes telles que les vendeurs ou les partenaires de l'industrie), et déconnecter ou neutraliser toutes les connexions extérieures non nécessaires aux systèmes d'information critiques.

18.2.1.8 Les exploitants du secteur de l'aviation, tels que les aéroports, les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs ATS, les fournisseurs de services de communications, les agents de service d'escale, les fournisseurs de services de maintenance, de réparation et de révision, et les fournisseurs de services de commande et de contrôle des RPAS, devraient établir un environnement et une culture où la gouvernance et la gestion de la cybersûreté sont assurées au niveau supérieur de l'organisation. Chaque structure de gouvernance de la cybersûreté déterminera sa propre vision, mission, portée et politique organisationnelle de la sûreté, conformément aux règlements, politiques, orientations et statuts nationaux. La gouvernance de l'exploitant devrait inclure les considérations suivantes :

a) l'identification des rôles et des responsabilités de la sûreté de l'information du personnel interne et des partenaires extérieurs ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) l'établissement de la planification stratégique et tactique organisationnelle nécessaire pour l'exécution d'un programme efficace de cybersûreté ;

c) l'adoption d'un cadre de cybersûreté établi soit par le gouvernement national, soit par une norme internationale (p. ex. ISO 27001) ;

d) la mise au point d'une procédure pour établir et mettre en application des politiques et des procédures organisationnelles appuyant les activités de cybersûreté et, en fin de compte, les activités opérationnelles de l'organisation ;

e) un processus pour assurer que l'organisation et ses fournisseurs et exploitants de services critiques disposent d'un mécanisme établi capable d'apporter un soutien en tout temps ;

f) l'établissement de plans de gestion d'incidents, de rétablissement après catastrophe et de continuité opérationnelle ;

g) la priorisation du financement nécessaire à l'établissement et au maintien d'un environnement cybernétique sûr.

18.2.2 Protection

Programmes nationaux

18.2.2.1 Les États devraient inclure des dispositions appropriées pour la protection des systèmes et des données critiques de technologie de l'information et de la communication (incluant les matériels et les logiciels) contre toutes cyberattaques et interventions dans les programmes nationaux pertinents.

18.2.2.2 Les programmes de cybersûreté devraient indiquer que les fonctions de ces systèmes et l'information qu'ils contiennent sont d'importance critique pour la sécurité et la sûreté des opérations de l'aviation civile. Les objectifs de ces mesures devraient être, au minimum :

a) de protéger les systèmes et les données contre l'accès, les modifications et l'usage non autorisés ;

b) d'empêcher l'absence de disponibilité et d'intégrité des systèmes et des données en raison de faiblesses dans la compilation des programmes et/ou d'un mauvais usage des configurations ;

c) de prévenir les altérations des systèmes et des données.

Exigences

18.2.2.3 L'autorité compétente devrait assurer que les exploitants appliquent les considérations de sûreté durant tout le cycle de vie des systèmes de technologie de l'information et de la communication aéronautiques, depuis la conception et la mise au point jusqu'à leur exploitation et maintenance, continuant durant la mise au rebut sûre et sécuritaire des matériels et des logiciels. Les modifications, les révisions, les mises à jour et les mises à niveau des systèmes existants devraient également tenir compte de l'aspect de sûreté. Les données contenues dans ces systèmes devraient suivre les mêmes politiques de gouvernance de données qui prescrivent le niveau de sûreté nécessaire, en fonction de la classification des données, ainsi que les périodes de rétention et des méthodes de mise au rebut appropriées.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

18.2.2.4 La protection physique et logique de ces systèmes et données devrait commencer au stade de la conception, pour s'assurer qu'ils répondent en tout temps aux objectifs de confidentialité, d'intégrité et de disponibilité, et qu'ils soient aussi résistants que possible aux cyberattaques. Cela peut être réalisé en employant une approche à différents niveaux, incluant, sans s'y limiter :

a) des contrôles administratifs, tels que :

   1) normes, politiques et procédures de sûreté ;

   2) gestion de l'accès ;

   3) vérifications d'antécédents, critères de sélection et formation du personnel, en particulier des personnes ayant des droits d'administrateur ou de celles qui ont la capacité d'accéder aux données sensibles et/ou critiques ou de les modifier ;

   4) évaluations continues des menaces et des risques pour déterminer la vulnérabilité d'un système et la probabilité d'attaques ;

   5) établissement et application de politiques d'utilisation acceptables régissant l'utilisation des matériels, des logiciels, des applications et des données par le personnel organisationnel et les sous-traitants ;

   6) ségrégation des fonctions, roulement du personnel, séparation des fonctions ;

b) un contrôle de la qualité, incluant audits, inspections et tests :

   1) sécurisation de la chaîne logistique du matériel et du logiciel ;

   2) plans pour les catastrophes, les urgences et les contingences ;

   3) examens et audits de sûreté ;

   4) interdépendances dans la chaîne logistique des services critiques ;

   5) contrôle et gestion de la configuration des systèmes ;

c) des contrôles logiques et techniques, tels que :

   1) politiques de contrôle d'accès fondées sur le niveau de privilège le plus faible ;

   2) pare-feu et autres éléments des réseaux liés à la sûreté ;

   3) protection et cryptage des données ;

   4) destruction des données selon la politique ;

   5) systèmes de détection de logiciels malveillants et d'intrusions ;

   6) systèmes de détection d'anomalies ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7) protection du point terminal du système ;

8) intégrité du réseau ;

9) politiques de mots de passe solides ;

10) politiques et programmes de gestion des registres ;

11) gestion continue des correctifs de sûreté ;

12) gestion des appareils mobiles ;

d) des contrôles physiques, tels que :

1) veiller à ce que les centres de données, les installations de communications et autres zones où des matériels peuvent être localisés soient sécurisés de façon appropriée avec un accès restreint ;

2) systèmes de contrôle physique de l'accès, utilisant plusieurs facteurs d'authentification, des méthodes biométriques d'ouverture de session ;

3) limitation du nombre de personnes ayant des privilèges d'accès autorisé et d'administration ;

4) mesures conjoncturelles, notamment l'utilisation de systèmes de sauvegarde à distance, en cas de perte du système primaire.

18.2.2.5 La riposte aux risques inclut l'établissement d'une approche complète visant à réduire ou à éliminer les vulnérabilités identifiées, ainsi que les techniques d'évitement, d'atténuation, de transfert et d'acceptation des risques. Il convient d'établir une riposte aux risques approuvée par l'instance compétente pour chacune des vulnérabilités identifiées. L'examen continu des efforts d'atténuation des risques est un élément essentiel d'un programme de gestion des risques de cybersûreté.

Formation et sensibilisation

18.2.2.6 Chaque organisme devrait veiller à ce que la responsabilité de la sécurisation des systèmes d'information critiques soit attribuée au personnel sélectionné, recruté et formé de façon appropriée. L'autorité compétente devrait exiger des exploitants du secteur aéronautique qu'ils établissent des lignes directrices claires pour la formation de tous les employés qui utilisent, manient, installent et maintiennent les systèmes d'information critiques et les équipages et systèmes identifiés, ainsi que les employés de maintenance des aéronefs. La formation devrait couvrir les domaines ci-après :

a) la sensibilisation aux vulnérabilités de la cybersûreté ;

b) les façons dont les systèmes peuvent être attaqués, incluant les tentatives d'ingénierie sociale (p. ex. pêche aux données personnelles, hameçonnage, logiciel d'intimidation, faux prétexte et talonnage) ;

c) les précautions possibles pour prévenir une attaque ou pour en diminuer les conséquences ;

d) de quoi a l'air une attaque qui modifie les ressources du système ou influe sur son fonctionnement (ces attaques sont souvent appelées « attaques actives ») ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

e) les mesures qui pourraient être prises si l'on soupçonne qu'une partie quelconque de l'infrastructure de l'aviation a pu faire l'objet d'une cyberattaque, incluant les procédures conjoncturelles appropriées et la signalisation obligatoire de tout incident et panne suspects qui pourraient être liés à une cyberattaque.

18.2.2.7 Toutes les organisations devraient adopter la pratique régulière de former leurs utilisateurs aux meilleures pratiques de cybersûreté en général, et plus spécifiquement aux façons dont la cybersûreté s'applique aux systèmes et aux données de technologie de l'information et de la communication utilisés à l'appui de l'industrie aéronautique.

Conception et gestion des réseaux

18.2.2.8 L'autorité compétente devrait assurer que les réseaux utilisés pour les systèmes et les données critiques de technologie de l'information et de la communication aéronautiques soient séparés physiquement et/ou logiquement en différentes zones basées sur les fonctions, l'utilisation et les niveaux de sûreté. Si ces systèmes critiques doivent être connectés à d'autres systèmes opérationnels, ces connexions devraient être réduites au minimum, dans la mesure du possible. Si une séparation n'est pas possible, les connexions et les accès doivent être surveillés en tout temps. Des politiques et des pratiques appropriées devraient être mises en place pour réduire le nombre de connexions au strict minimum nécessaire.

18.2.2.9 Tous les réseaux devraient être conçus et maintenus en tenant compte du facteur sûreté, incluant les réseaux de données ordinaires, les réseaux mixtes de données et de vidéos, les réseaux locaux, les réseaux étendus, ainsi que les réseaux utilisant l'infonuagique et l'informatique répartie.

18.2.2.10 Toutes les connexions de réseaux devraient être considérées comme non fiables à moins qu'une entente d'interconnexion spécifique ait été conclue entre les organismes d'exploitation, indiquant les engagements mutuels et les politiques.

18.2.2.11 Les connexions aux réseaux devraient se faire dans des conditions contrôlées, où le type d'information est connu, tout comme la fréquence ou la méthode d'échange de données entre le système et le réseau. Un système efficace de gestion des interfaces devrait être établi pour assurer que toutes les connexions à un système sont documentées, examinées et mises à niveau s'il y a lieu, et qu'une protection adéquate contre les intrusions couvre les points terminaux, le cas échéant.

18.2.2.12 Un programme complet de surveillance du réseau devrait être établi, qui utilise le balayage des vulnérabilités, les tests de détection de pénétration et le balayage de détection des services non autorisés.

Acquisition et maintenance

18.2.2.13 L'acquisition et les spécifications connexes de nouveaux systèmes et données de technologie de l'information et de la communication aéronautiques devraient inclure des dispositions de sûreté. Les fournisseurs devraient présenter des détails sur la façon dont le fonctionnement du système et les informations connexes sont sécurisés, notamment les dispositions prises pour assurer le soutien et l'entretien continus, sur place ou à partir d'emplacements éloignés.

18.2.2.14 La maintenance de prévention devrait être planifiée et gérée, et si le soutien et l'entretien sont externalisés, les personnes qui ont accès aux matériels et aux logiciels devraient être limitées en nombre et documentées. Une telle mesure contribuera à empêcher les accès non autorisés au système et à limiter les possibilités d'intervention contre l'intégrité du système.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

18.2.2.15 Les systèmes de technologie de l'information et de la communication aéronautiques doivent être actualisés, mis à niveau et/ou faire l'objet périodiquement de correctifs de sûreté, en raison des vulnérabilités de sûreté découvertes ou de changements dans les exigences opérationnelles ou les mises à niveau des logiciels ; ils nécessitent souvent des modifications de logiciels et/ou de matériels. Chacune de ces circonstances présente des risques que des logiciels ou des matériels non autorisés soient introduits qui peuvent attaquer, infiltrer ou compromettre l'intégrité du système. Les États et les organismes compétents qui utilisent ces systèmes devraient donc veiller à ce que les fournisseurs de logiciels et de matériels démontrent que des mesures de sûreté adéquates ont été mises en place pour protéger les systèmes critiques et leurs données, détecter les intrusions et les attaques et assurer le rétablissement ultérieur.

18.2.2.16 Des mesures devraient être mises en place pour assurer que seuls des fournisseurs légitimes et fiables sont utilisés dans l'acquisition des logiciels et des matériels pour les systèmes de technologie de l'information et de la communication aéronautiques. Le principe de la sûreté de la chaîne logistique devrait être respecté dans toute la mesure possible. Cette mesure a pour objet d'assurer la protection de l'intégrité des logiciels et des matériels contre toute intervention non autorisée le long de la chaîne logistique. Les fournisseurs devraient donner des détails sur les mesures physiques et logiques de sûreté qu'ils ont prises, non seulement durant la phase d'installation, mais pour toute la durée de vie du système.

Contrôle d'accès

18.2.2.17 Les mesures visant à restreindre l'accès aux systèmes critiques devraient inclure les principes ci-après :

a) une approche à couches multiples pour la gestion des logiciels, selon laquelle des personnes se verraient accorder des droits administratifs aux systèmes critiques de technologie de l'information et de la communication aéronautiques, en fonction du principe du niveau de privilège le plus faible ;

b) l'accès à distance aux systèmes et aux données critiques de technologie de l'information et de la communication aéronautiques n'est pas accordé dans des circonstances normales. En l'absence d'autres solutions, l'accès à distance ne devrait être autorisé que dans des conditions sécurisées incluant le cryptage, et l'autorisation retirée dès qu'elle n'est plus nécessaire ;

c) la maintenance du système ne devrait être confiée qu'au personnel autorisé, et à des dates et heures prédéterminées. Les exploitants devraient exiger de leurs fournisseurs qu'ils limitent le nombre de personnes autorisées à assurer le soutien et l'entretien des systèmes. Des vérifications d'antécédents devraient être menées à l'égard de ces personnes, incluant l'examen des dossiers criminels dans la mesure légalement possible (le Chapitre 11 contient d'autres informations sur les vérifications d'antécédents) ;

d) la confirmation des fournisseurs que leurs systèmes ne comportent pas de porte dérobée (permettant l'accès clandestin). Si des mécanismes d'accès non autorisé sont découverts, le fournisseur devrait enlever d'urgence une telle vulnérabilité. Le système devrait faire ensuite l'objet de tests pour confirmer que la vulnérabilité a été éliminée ;

e) des inspections, des tests et des audits de routine de tous les systèmes critiques d'infrastructure devraient être menés régulièrement afin d'assurer que le contrôle d'accès est opérationnel et en mesure de résister aux situations d'urgence.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Surveillance continue de la sûreté de l'information (ISCM)

18.2.2.18 Les organisations devraient établir une ISCM complète pour maintenir la sensibilisation à la sûreté de l'information, aux vulnérabilités et aux menaces, afin d'appuyer le processus décisionnel de la gestion des risques organisationnelle. Pour être efficace, une ISCM devrait inclure les principes ci-après :

a) l'établissement de critères permettant d'avoir des indications utiles sur l'état de sûreté à tous les niveaux de l'organisation ;

b) une idée claire du niveau de tolérance aux risques de l'organisation et des rôles et responsabilités en matière de surveillance et de riposte aux incidents ;

c) la conformité aux prescriptions de sûreté de l'information, découlant de la mission de l'organisation, des fonctions administratives, des lois, règlements et exigences nationaux ;

d) un inventaire détaillé de tous les matériels, logiciels, micrologiciels, installations, incluant le modèle, la version et le numéro d'inventaire ;

e) la connaissance et le contrôle des modifications apportées aux systèmes et à l'environnement opérationnel, incluant la surveillance de la configuration ;

f) la sensibilisation aux menaces les plus récentes et des communications régulières avec l'administration sur l'évolution des niveaux de menace et des rapports d'évaluation des risques ;

g) des abonnements aux services d'annonces de mises à niveau, de correctifs de sûreté et de vulnérabilités des produits ;

h) l'établissement d'un programme régulier de correctifs de sûreté ;

i) l'examen régulier des contrôles de sûreté ;

j) l'examen et la vérification fréquents des vulnérabilités identifiées pour assurer que les vulnérabilités ne dépassent pas le seuil de tolérance prédéterminé.

18.2.3 Détection

18.2.3.1 Les cyberattaques peuvent survenir n'importe quand. Certaines attaques sont faciles à détecter, par exemple certains types de logiciels malfaisants, des logiciels rançonneurs et des dénis de services distribués (DDOS). D'autres attaques par contre, comme les vers, les chevaux de Troie et les attaques avancées persistantes, peuvent échapper à la détection et demeurer dans un réseau ou un système pendant de longues périodes de temps. La détection immédiate d'une attaque est donc critique pour la sécurité des opérations et la disponibilité des systèmes critiques.

18.2.3.2 Comme indiqué précédemment, toutes les organisations fonctionnant dans un environnement technologique devraient établir un régime ISCM. Un tel régime devrait contenir les outils ci-après pour détecter une attaque ou un incident :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) un centre d'exploitation de réseau/de sûreté qui assure des services constants d'inspection, d'évaluation et de compte rendu du trafic et des anomalies du réseau, en utilisant des outils de détection et de prévention ;

b) l'utilisation systématique d'outils automatisés tels que des scanneurs de réseau et de vulnérabilités ;

c) un programme complet de gestion des registres, incluant l'étude continue des registres recueillis de divers réseaux et d'appareils aux points terminaux ;

d) l'utilisation d'un système de gestion d'information et d'incident de sûreté pour détecter les irrégularités et les anomalies et fournir les informations permettant l'analyse des incidents de sûreté.

18.2.3.3 Toutes les organisations devraient désigner le niveau approprié de personnel nécessaire au maintien continu des programmes de détection.

18.2.3.4 Les États et les exploitants aéronautiques devraient établir des programmes de sensibilisation et des mécanismes de compte rendu pour permettre aux utilisateurs ultimes et aux parties prenantes de signaler les activités suspectes, les anomalies et autres renseignements pertinents pouvant indiquer qu'une attaque est en cours ou a eu lieu. Une réponse immédiate doit être donnée à toute activité signalée.

18.2.4 Riposte

Planification de la riposte

18.2.4.1 Les exploitants devraient établir un plan de riposte de cybersûreté, décrivant la démarche de l'organisation pour répondre à une cyberattaque et incluant les mesures à appliquer par les services technologiques, juridiques, de maintenance, de relations publiques et autres organismes participant dans le processus d'atténuation et de contre-attaque en cas de cyberattaque. Le plan de riposte devrait inclure un plan détaillé et complet de continuité des opérations à suivre au cas où un ou plusieurs systèmes identifiés comme étant critiques ne seraient plus disponibles ou fiables.

18.2.4.2 Un tel plan devrait inclure les éléments ci-après :

a) une méthodologie de classification pour déterminer la gravité de l'incident, afin que des mesures de riposte appropriées puissent être prises ;

b) une solution immédiate destinée à garantir la continuité et la sécurité des opérations de l'aéronef en vol, de l'espace aérien ou de l'aéroport touché par l'incident ;

c) un plan de continuité des services avec des instructions sur les moyens de ramener ces systèmes en ligne dans les limites des objectifs de rétablissement définis ou, si les systèmes ne peuvent être rétablis de façon sûre ou adéquate, un plan pour la poursuite des opérations en utilisant d'autres moyens opérationnels ;

d) un plan pour assurer que les vulnérabilités identifiées ne peuvent plus être exploitées pour compromettre la sécurité des passagers, des équipages et du personnel au sol ;

e) un plan de rétablissement après catastrophe pour rétablir les opérations au complet ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

f) un plan de notification d'urgence à toutes les parties prenantes, tous les personnels et tous les États, de manière à sécuriser le personnel nécessaire pour la restauration des services le plus rapidement possible et fournir les informations essentielles à tous les partenaires nécessaires.

Préparation à la riposte

18.2.4.3 Les États devraient organiser des exercices (théoriques) de cybersûreté pour renforcer l'état de préparation des systèmes et de leurs exploitants, établir des plans et des capacités de riposte aux incidents, et améliorer la communication et la coordination entre les exploitants des systèmes critiques et les services gouvernementaux compétents.

18.2.4.4 Tous les plans de continuité et de rétablissement après catastrophe devraient régulièrement faire l'objet de tests, soit séparément, soit dans le cadre de la fonction générale de préparation de l'organisation aux urgences. Les exercices théoriques et de simulation complète devraient être menés avec des scénarios et des méthodes d'attaque liés à l'aviation afin de renforcer la capacité des équipes de riposte aux cyberattaques de l'organisation et la qualité de la gestion des incidents par les cadres supérieurs des exploitants des systèmes critiques. Les exercices théoriques devraient inclure toutes les unités dont le fonctionnement risque d'être affecté par une cyberattaque.

Riposte aux incidents

18.2.4.5 Si une attaque ou un incident est détecté ou signalé, il convient de prendre les mesures ci-après :

a) une analyse de l'incident pour déterminer la gravité des conséquences, la cause et les mesures de rétablissement qui peuvent être prises. Il convient de prendre en considération l'inventaire, l'évaluation des risques et les critères quantitatifs de l'état normal des opérations ;

b) la priorisation des mesures qui peuvent être prises pour répondre à l'incident, en fonction de l'analyse mentionnée précédemment ;

c) les causes et effets de l'incident devraient être atténués dans la mesure du possible en isolant le code malveillant, en fermant les systèmes, en arrêtant le trafic du réseau, et par d'autres moyens ;

d) comme les mesures d'atténuation peuvent avoir des incidences néfastes sur les opérations (et dans certains cas sur des informations critiques), il conviendrait de déployer dans tous les systèmes touchés des procédures de sauvegarde ou de rechange ;

e) les systèmes et les données devraient être ramenés à leur état normal le plus rapidement possible. Cela signifie que l'état normal a été défini, ce qui aurait dû être fait dans le cadre du processus d'inventaire. Des paramètres devraient aussi indiquer les charges des utilisateurs et le trafic du réseau.

18.2.4.6 S'il y a lieu, il conviendrait d'éliminer la cause première de l'incident en effaçant les codes malfaisants ou en ramenant les systèmes à leur dernier état stable connu. L'application des principes de gestion de la configuration est critique pour assurer une exécution rapide et effective.

18.2.4.7 Si la cause première ne peut être isolée, les systèmes devraient rester fermés et isolés jusqu'à ce qu'une cause puisse être déterminée pour prévenir une plus grande infection d'autres systèmes.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

18.2.4.8 Les détails de l'incident devraient être enregistrés au complet et entreposés dans un environnement sécurisé aux fins d'analyses approfondies et d'évaluation des tendances. Les résultats, les conclusions et les recommandations devraient être mis à la disposition de tous les partenaires de l'industrie de l'aviation par le biais de plates-formes et/ou de mécanismes d'échange d'informations préétablis.

18.2.4.9 Selon la nature de l'incident, les communications avec l'autorité compétente, l'autorité de l'aviation civile, les fabricants d'équipements et les fournisseurs de systèmes seront des éléments critiques pour permettre le partage des informations avec d'autres utilisateurs qui pourraient être touchés. Toutes les communications concernant les incidents de cybersûreté devraient faire l'objet d'un équilibre à assurer entre la nécessité de confidentialité institutionnelle pour prévenir d'autres dommages et le droit du public d'être informé sur les problèmes de sûreté. En outre, si la communication de renseignements précis peut contribuer à prévenir des incidents similaires de cybersûreté ou à empêcher qu'ils ne compromettent des partenaires de l'industrie, il faudrait que les informations appropriées soient partagées dès que possible au moyen de plates-formes et/ou de mécanismes d'échange d'informations préétablis.

18.2.4.10 La collecte d'informations sur un incident dans le cadre d'une investigation numérique légale est une étape critique pour comprendre complètement ce qui est arrivé, les incidences éventuelles des dégâts s'il y en a, les auteurs probables de l'attaque, son confinement et les mesures à prendre pour prévenir la répétition de l'incident et/ou de l'attaque. L'investigation numérique légale nécessite la participation d'équipes compétentes bien formées et ne devrait pas être déléguée à des parties qui ne disposent pas de l'expérience nécessaire pour comprendre les règles de la preuve et de la chaîne de responsabilités.

18.2.4.11 L'investigation numérique légale vise essentiellement le maintien de l'environnement touché dans sa condition opérationnelle d'origine. Elle crée normalement des copies de tous les fichiers, registres et conditions des machines qui peuvent être pertinents à l'exécution d'enquêtes et d'analyses ultérieures, alerte les services d'application de la loi, le cas échéant, présente les preuves et partage les résultats et les conclusions avec des organisations de cybersûreté de réputation internationale qui se spécialisent dans les investigations numériques légales.

Compte rendu des incidents

18.2.4.12 Les États devraient collaborer avec des partenaires de l'industrie et des services nationaux compétents pour assurer l'application d'une approche de coopération dans la signalisation d'activités anormales des systèmes, d'activités suspectes de personnes et de fuites de données. Il est crucial de bien comprendre la menace et les méthodes possibles d'attaque pour établir des mesures de sûreté appropriées afin de protéger les systèmes et les données de technologie de l'information et de la communication aéronautiques contre les cyberattaques. Les autorités compétentes devraient prendre plusieurs mesures à cette fin, incluant, sans s'y limiter, les mesures ci-après :

a) établir et mettre en œuvre un modèle pour signaler les cyberattaques afin de faciliter la collecte et l'analyse des informations ;

b) établir un système d'alerte pour faciliter les communications avec les exploitants et d'autres parties prenantes ;

c) établir des dispositions dans les programmes nationaux pour exiger des exploitants qu'ils mettent en œuvre un régime de compte rendu dans leurs organisations et qu'ils incluent un tel régime dans leurs programmes de sûreté ;

d) promouvoir le partage d'informations sur les cyberattaques entre les exploitants et les autres parties prenantes, de préférence au moyen de plates-formes et/ou de mécanismes d'échange d'informations préétablis.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

18.2.4.13 Il convient d'établir des lignes claires de compte rendu, de diffusion d'informations et de responsabilités, de manière à ce que toutes les parties soient informées rapidement et exactement, pour permettre à toutes les parties prenantes de prendre les mesures appropriées.

18.2.4.14 La diffusion des informations devrait être gérée de façon appropriée, selon les principes d'anonymat, en tenant compte des effets d'une divulgation incontrôlée sur la réputation des exploitants et des fournisseurs, aussi bien que sur la confiance du public dans l'industrie de l'aviation.

18.2.4.15 Les paramètres devraient être recueillis pour quantifier les incidences des incidents ; ils peuvent servir à reprioriser les mesures d'atténuation afin de réduire la probabilité de répétition d'incidents similaires à l'avenir. Les paramètres pourraient inclure les dégâts et les coûts des incidents, la révision des évaluations de risques et des interdépendances des systèmes.

18.2.5 Plan de communications en situation de crise

18.2.5.1 Les États et l'industrie devraient coopérer avec leurs organisations respectives pour mettre en place des plans de communications en situation de crise, afin d'assurer des communications rapides et efficaces avec les acteurs intéressés et avec le public en réponse à des cyberincidents.

18.2.5.2 Les plans de communications en situation de crise pourraient inclure les éléments suivants :

a) identification de scénarios probables de cyberincidents et plans d'action correspondants ;

b) identification des publics cibles et des acteurs intéressés pour chaque scénario de cyberincident ;

c) identification des principaux porte-parole et experts techniques qui représenteront l'organisation et s'adresseront aux médias ;

d) identification des plates-formes/canaux de communication appropriés (médias traditionnels, médias sociaux, etc.) ;

e) établissement d'une équipe de gestion de l'information en situation de crise qui sera activée en cas de crise.

18.2.6 Analyse après l'événement

18.2.6.1 Une fois que la riposte à un incident a pris fin et que les opérations aériennes ont repris en mode d'exploitation normale, il est critique de mener une analyse approfondie de l'événement, pour assurer qu'il n'y aura pas une répétition de l'incident. La collecte de données dans un incident de cybersûreté et son analyse ultérieure sont des étapes essentielles si l'on veut établir un cycle d'amélioration, selon lequel les informations recueillies d'un incident sont utilisées pour prévenir des attaques futures, éliminer ou réduire les vulnérabilités, établir de nouveaux mécanismes de protection et/ou renforcer les mécanismes en place et réduire les cyberrisques généraux.

18.2.6.2 L'analyse devrait être menée avec les tiers fournisseurs et constructeurs de systèmes et l'autorité compétente, pour aider dans la recherche des causes fondamentales.

18.2.6.3 Les autorités devraient partager les analyses avec d'autres parties de l'industrie pour aider à créer des plans de riposte aux attaques futures et pour clore les écarts de vulnérabilités.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

18.2.6.4 À l'issue des analyses des incidents de sûreté, les autorités devraient identifier les références croisées dans les analyses/documents de sécurité existants, tels que les évaluations des risques fonctionnels d'aéronef ou les définitions de criticité dans l'Annexe 15 — *Services d'information aéronautique* de l'OACI.

18.2.6.5 Toutes les conclusions et recommandations finales devraient être partagées avec les États, les exploitants de l'industrie aéronautique, notamment les aéroports, les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs ATS, les fournisseurs de services de communications et les fournisseurs de services de commande et de contrôle des RPAS, afin qu'ils puissent adapter leurs méthodes et programmes respectifs de gouvernance de la cybersûreté.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

APPENDICES

TABLE DES MATIÈRES

APPENDICES

Page

Appendice 1. Modèle de programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP) ..... APP 1-1

Appendice 2. Réseau de points de contact en sûreté de l'aviation — Formulaire d'inscription ..... APP 2-1

Appendice 3. Clause type sur la sûreté de l'aviation ..... APP 3-1

Appendice 4. Accord bilatéral ou régional type sur la sûreté de l'aviation ..... APP 4-1

Appendice 5. Organes consultatifs nationaux de l'industrie en matière de sûreté de l'aviation — évaluation des incidences opérationnelles et économiques ..... APP 5-1

Supplément A à l'Appendice 5. Modèle pour les organes consultatifs nationaux de l'industrie en matière de sûreté de l'aviation ..... APP 5-2
Supplément B à l'Appendice 5. Domaines d'évaluation des incidences ..... APP 5-3
Supplément C à l'Appendice 5. Modèle d'évaluation de cas ..... APP 5-5

Appendice 6. Aperçu de modèle de programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile (NQCP) ..... APP 6-1

Appendice 7. Aperçu de modèle de programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile (NCASTP) ..... APP 7-1

Appendice 8. Modèles de programmes de formation du personnel de sûreté ..... APP 8-1

Supplément A à l'Appendice 8. Personnel des exploitants d'aéroport et des exploitants d'aéronefs et autres agents ..... APP 8-2
Supplément B à l'Appendice 8. Inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine ..... APP 8-4
Supplément C à l'Appendice 8. Inspection/filtrage des bagages de soute ..... APP 8-7
Supplément D à l'Appendice 8. Sûreté des bagages de soute ..... APP 8-9
Supplément E à l'Appendice 8. Gestion de la sûreté ..... APP 8-11
Supplément F à l'Appendice 8. Mesures de contrôle de la qualité ..... APP 8-13
Supplément G à l'Appendice 8. Formation à la sûreté de l'aviation ..... APP 8-14
Supplément H à l'Appendice 8. Planification conjoncturelle et gestion de crise ..... APP 8-15

Appendice 9. Interprétation d'images radioscopiques ..... APP 9-1

Appendice 10. Modèles de programmes de formation initiale ..... APP 10-1

Supplément A à l'Appendice 10. Sensibilisation aux questions de sûreté ..... APP 10-2
Supplément B à l'Appendice 10. Menaces à la bombe reçues par téléphone ..... APP 10-4

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Page

Appendice 11. Modèles de programmes de formation du personnel non affecté à la sûreté ..... APP 11-1

Supplément A à l'Appendice 11. Exploitants d'aéronefs ..... APP 11-2
Supplément B à l'Appendice 11. Fournisseurs de provisions de bord ..... APP 11-5
Supplément C à l'Appendice 11. Sûreté du fret ..... APP 11-7
Supplément D à l'Appendice 11. Autorités postales habilitées ..... APP 11-10
Supplément E à l'Appendice 11. Contrôleurs de la circulation aérienne ..... APP 11-13

Appendice 12. Marchandises dangereuses ..... APP 12-1

Supplément A à l'Appendice 12. Marchandises dangereuses autorisées ..... APP 12-7
Supplément B à l'Appendice 12. Étiquettes de marchandises dangereuses ..... APP 12-15

Appendice 13. Modèle sommaire de programme de sûreté d'aéroport (ASP) ..... APP 13-1

Appendice 14. Conception des aéroports ..... APP 14-1

Appendice 15. Contrôle d'accès et protection des aérogares ..... APP 15-1

Appendice 16. Installations et services d'inspection/filtrage des passagers ..... APP 16-1

Appendice 17. Mesures de préparation aux urgences et gestion de crises ..... APP 17-1

Appendice 18. Systèmes de détection d'intrusion et de télévision en circuit fermé ..... APP 18-1

Appendice 19. Planification d'un système et d'installations centralisés d'inspection/filtrage des bagages de soute ..... APP 19-1

Appendice 20. Matériels et systèmes de sûreté ..... APP 20-1

Annexe 1 à l'Appendice 20. Méthodes et matériel d'inspection/filtrage ..... APP 20-2
Annexe 2 à l'Appendice 20. Cadre pour l'établissement de spécifications minimales pour le matériel de sûreté APP20-14
Supplément à l'Annexe 2 de l'Appendice 20. Maintenance du matériel ..... APP 20-19
Annexe 3 à l'Appendice 20. Processus d'acquisition du matériel de sûreté ..... APP 20-21
Annexe 4 à l'Appendice 20. Établir et organiser des essais opérationnels ou pilotes ..... APP 20-25
Annexe 5 à l'Appendice 20. Indications sur l'emploi de la projection d'images fictives de menace (TIP) ..... APP 20-29
Supplément à l'Annexe 5 de l'Appendice 20. Indications pour la formation des opérateurs de radioscopie dans l'utilisation de la TIP ..... APP 20-36
Annexe 6 à l'Appendice 20. Inspection/filtrage de zones denses et d'objets opaques ..... APP 20-39

Appendice 21. Signalisation de sûreté de l'aviation ..... APP 21-1

Appendice 22. Contrôles de sûreté des liquides, aérosols et gels (LAG) ..... APP 22-1

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Page

Appendice 23. Passagers indisciplinés ou perturbateurs ..... APP 23-1

Annexe 1 à l'Appendice 23. Formulaire de rapport d'incident causé au sol par un passager perturbateur..... APP 23-2
Annexe 2 à l'Appendice 23. Formulaires de rapport de perturbation causée par un passager, destinés aux passagers et aux autorités..... APP 23-4
Supplément A à l'Annexe 2 de l'Appendice 23. Formulaire de rapport de perturbation causée par un passager..... APP 23-5
Supplément B à l'Annexe 2 de l'Appendice 23. Formulaire de rapport de perturbation causée par un passager, destiné aux autorités..... APP 23-7

Appendice 24. Programme de sûreté des exploitants d'aéronefs ..... APP 24-1

Appendice 25. Modèle de programme de sûreté pour l'aviation d'affaires ..... APP 25-1

Supplément à l'Appendice 25. Exemple de liste de vérification de sûreté ..... APP 25-5

Appendice 26. Modalités applicables aux armes..... APP 26-1

Appendice 27. Missiles sol-air ..... APP 27-1

Appendice 28. Modèle de protocole d'entente (MoU) pour la reconnaissance mutuelle des mesures de sûreté de l'aviation entre (…) et (…) ..... APP 28-1

Supplément à l'Appendice 28. Suppléments au modèle de protocole d'entente (MoU)..... APP 28-4

Appendice 29. Modèle de protocole d'entente (MoU) sur la coopération pour le déploiement d'agents de sûreté armés à bord d'aéronefs sur les vols entre (…) et (…) ..... APP 29-1

Supplément A à l'Appendice 29. Renseignements à inscrire dans la notification écrite du déploiement d'agents de sûreté en vol, en application de l'article 6 du protocole d'entente (MoU) ..... APP 29-3
Supplément B à l'Appendice 29. Liste des bureaux nationaux de coordination, en application de l'article 8 du protocole d'entente (MoU) ..... APP 29-4

Appendice 30. Chaîne logistique sécurisée du fret aérien..... APP 30-1

Appendice 31. Cadre du régime d'agent habilité..... APP 31-1

Supplément A à l'Appendice 31. Modèle de processus d'agrément d'agent habilité ..... APP 31-2
Supplément B à l'Appendice 31. Prescriptions de sûreté pour agents habilités..... APP 31-8
Supplément C à l'Appendice 31. Modèle de programme de sûreté d'agent habilité ..... APP 31-13

Appendice 32. Cadre du régime d'expéditeur connu..... APP 32-1

Supplément A à l'Appendice 32. Modèle de processus d'agrément d'expéditeur connu ..... APP 32-2
Supplément B à l'Appendice 32. Prescriptions de sûreté pour expéditeurs connus ..... APP 32-7
Supplément C à l'Appendice 32. Modèle de programme de sûreté d'expéditeur connu..... APP 32-10

Appendice 33. Déclaration de sûreté d'expédition..... APP 33-1

Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Page

Appendice 34. Sûreté des provisions de bord ..... APP 34-1

Appendice 35. Déclaration de sûreté des fournisseurs des provisions de bord ..... APP 35-1

Appendice 36. Collecte et diffusion de renseignements concernant un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite ..... APP 36-1

Supplément à l'Appendice 36. Renseignements nécessaires au sujet d'un acte d'intervention illicite touchant plus d'un État ou plus d'un aéroport ..... APP 36-5

Appendice 37. Méthodologie d'évaluation de la menace et des risques ..... APP 37-1

Appendice 38. Gestion de la riposte à une menace de sûreté ..... APP 38-1

Supplément A à l'Appendice 38. Mesures à prendre par la personne qui reçoit une menace de sûreté ..... APP 38-2
Supplément B à l'Appendice 38. Évaluation d'une menace ..... APP 38-7
Supplément C à l'Appendice 38. Riposte aux menaces visant un aéronef ..... APP 38-11

Appendice 39. Liste de vérification de fouille de sûreté d'aéronef ..... APP 39-1

Appendice 40. Engins explosifs suspectés ..... APP 40-1

Appendice 41. Lignes directrices pour la fouille et l'évacuation ..... APP 41-1

Appendice 42. Rapport officiel sur un acte d'intervention illicite ..... APP 42-1

Appendice 43. Liste d'articles interdits ..... APP 43-1

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 1

MODÈLE DE PROGRAMME NATIONAL DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE (NCASP)

1. Le modèle de programme figurant dans le présent appendice a été conçu pour permettre à chaque État de décrire ses méthodes d'application des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17 et des dispositions pertinentes d'autres Annexes. Chaque NCASP est propre à un État et peut aborder plus ou moins de sujets. Ce modèle de programme énonce des directives de politique nationale plutôt que des détails opérationnels spécifiques.

2. Selon ce modèle, le programme est divisé en sections I à XIV. Chacune des sections comprend un texte explicatif (imprimé en italique) contenant des indications pour la rédaction de cette partie d'un NCASP. Des renvois sont faits, s'il y a lieu, au Manuel de sûreté de l'aviation. Les endroits où les États devraient insérer une information spécifique sont indiqués entre crochets, par exemple : [nom de l'État].

3. Les documents sur lesquels un NCASP s'appuie directement, notamment les programmes de sûreté des aéroports internationaux (ASP), les programmes de sûreté d'exploitants d'aéronefs et les programmes de formation à la sûreté de l'aviation, devraient être joints en appendice à un NCASP.

4. Ces documents joints décrivent les méthodes par lesquelles des organismes particuliers du pays, tels que les administrations aéroportuaires et les exploitants d'aéronefs, mettront en œuvre les énoncés de politique nationale figurant dans le NCASP. Des renvois à ces documents devraient figurer dans le texte du programme national, aux endroits appropriés.

5. La classification de sûreté de ce programme devrait être clairement indiquée sur le document. Une classification de sûreté inutilement élevée est à éviter, car elle pourrait limiter l'utilisation effective du programme. Ce modèle de programme est structuré de manière à permettre aux États d'inclure des renseignements très sensibles comme appendices au programme national.

6. Les appendices pourront alors être distribués, sous contrôle strict, uniquement aux personnes autorisées à les recevoir. Une classification de sûreté plus basse pourra être attribuée à un programme national auquel les appendices sensibles ne seront pas joints, permettant ainsi une diffusion plus vaste à ceux qui ont un besoin légitime d'avoir accès aux renseignements que contient le programme.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Modèle de programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP)

Table des matières

Préface

I. Objectif du programme

II. Définitions

III. Législation

A. Conventions internationales
B. Législation nationale

IV. Répartition des responsabilités

A. Autorité compétente désignée en matière de sûreté de l'aviation
B. Autorité de l'aviation civile (AAC), si elle est différente de la section A
C. Administration aéroportuaire
D Services de la circulation aérienne (ATS)
E. Locataires d'aéroport
F. Exploitants d'aéronefs
G. Services de police
H. Autorités militaires
I. Autres organismes

V. Coordination et communications

A. Comité national de sûreté de l'aviation civile (NCASC)
B. Comité de sûreté de l'aviation d'aéroport
C. Communications et coopération avec d'autres États
D. Communications avec l'OACI
E. Communications avec les médias

VI. Protection des aéroports, des aéronefs et des installations de navigation aérienne

A. Désignation de zones de sûreté à accès réglementé
B. Protection des zones de sûreté à accès réglementé
C. Contrôle d'accès — Conditions générales
D. Contrôle d'accès — Personnes
E. Contrôle d'accès — Véhicules
F. Protection des aéronefs
G. Moyens de navigation et autres installations vitales
H. Protection des systèmes et des données critiques contre les cyberattaques

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

VII. Contrôle de sûreté des personnes et des articles placés à bord d'un aéronef

A. Inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine
B. Passagers en correspondance et en transit
C. Équipages d'aéronefs, personnels aéroportuaires et autres personnes ne voyageant pas
D. Procédures spéciales d'inspection/filtrage
E. Transport autorisé d'armes
F. Personnes sous garde légale ou sous contrôle administratif
G. Bagages de soute
H. Fret aérien et poste aérienne
I. Fournitures de restauration et de service à bord

VIII. Matériel de sûreté

A. Acquisitions
B. Étalonnage
C. Fonctionnement et maintenance

IX. Personnel

A. Critères de sélection
B. Formation

X. Gestion de la riposte à des actes d'intervention illicite

A. Généralités
B. Responsabilités
C. Mesures initiales
D. Commandement
E. Contrôle
F. Prestation de services de navigation aérienne
G. Soutien spécialisé
H. Médias d'information
I. Compte rendu

XI. Contrôle de la qualité

XII. Ajustement du programme et des plans conjoncturels

A. Généralités
B. Responsabilités
C. Étude de l'incident

XIII. Financement de la sûreté

XIV. Appendices

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

I. OBJECTIF DU PROGRAMME

La présente section décrit l'objet général du NCASP d'un État. Pour que ce programme soit efficacement mis en œuvre dans cet État, il importe que tous les organismes et toutes les personnes qui y participent en comprennent bien la portée et le domaine d'application.

Le modèle de programme porte seulement sur les activités d'aviation civile internationale dans un État. L'État peut toutefois choisir d'appliquer ce programme également aux vols intérieurs. Dans ce cas, cela devrait être indiqué dans cette section et dans les autres sections appropriées du NCASP.

1. L'objectif du NCASP est de protéger la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile internationale en [nom de l'État] fournissant des règlements, pratiques et procédures de sauvegarde contre les actes d'intervention illicite. Le NCASP vise à maintenir la sûreté des exploitants nationaux et étrangers assurant des services à partir de [nom de l'État], ainsi que celle des aéroports civils de [nom de l'État] accueillant des vols internationaux.

2. Le présent programme est conçu pour satisfaire aux SARP internationales de l'Annexe 17 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (la « Convention de Chicago »), ainsi qu'aux dispositions connexes relatives à la sûreté de l'aviation qui figurent dans d'autres Annexes.

II. DÉFINITIONS

Les définitions constituent un cadre de référence commun pour les utilisateurs du NCASP d'un État. Une meilleure compréhension des termes employés dans le programme national entraîne une meilleure compréhension des modalités d'application des normes et lignes directrices qui y figurent. En outre, l'usage normalisé des termes par tous les États favorise la coopération et la communication internationales comme le veut l'Annexe 17.

Il est recommandé que les États incluent dans cette section les termes et les définitions qui figurent dans le Chapitre 1 du Manuel de sûreté de l'aviation *(Doc 8973 — Diffusion restreinte). Ils devraient y ajouter aussi tous autres termes utilisés dans le programme national.*

III. LÉGISLATION

A. Conventions internationales

L'Annexe 17 à la Convention de Chicago contient des SARP visant à protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite. Les articles 37 et 38 de la Convention font obligation aux États de se conformer à ces normes, au plus haut degré réalisable, en les incorporant dans leur législation nationale.

Il existe actuellement huit instruments internationaux qui ont un rapport avec les actes illicites contre l'aviation civile : la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs *[Convention de Tokyo (Doc 8364)] ; la* Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs *[Convention de La Haye (Doc 8920)] ; la* Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile *[Convention de Montréal (Doc 8966)] et le* Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile faite à Montréal le 23 septembre 1971 *(Doc 9518) ; la* Convention sur le marquage des

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection *[Convention MEX (Doc 9571)] ; la* Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale *[Convention de Beijing (Doc 9960)] et le* Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs *[Protocole complémentaire à la Convention de La Haye, appelé également le Protocole de Beijing (Doc 9959)], et le* Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (Protocole de Montréal de 2014 (Doc 10034)*. Ces conventions sont des accords internationaux contenant des dispositions par lesquelles les États qui deviennent parties aux conventions acceptent d'être liés. En général, les dispositions de ces conventions ne sont pas directement applicables mais doivent être promulguées dans la législation nationale des États parties. Il s'ensuit qu'une législation nationale spécifique peut être nécessaire dans les États qui sont devenus parties à ces instruments ou ont l'intention de le devenir, pour donner force de loi aux termes et dispositions de ces conventions.*

1. [Nom de l'État] est signataire de [Conventions de Tokyo, de La Haye et de Montréal, Protocole complémentaire à la Convention de Montréal, Convention MEX, Convention de Beijing et Protocole complémentaire à la Convention de La Haye (selon le cas)].

2. Les termes et dispositions de ces conventions sont mis en vigueur en [nom de l'État] par :

a) [titre de la loi nationale donnant force de loi à la Convention de Tokyo] ;

b) [titre de la loi nationale donnant force de loi à la Convention de La Haye] ;

c) [titre de la loi nationale donnant force de loi à la Convention de Montréal y compris son Protocole complémentaire] ;

d) [titre de la loi nationale donnant force de loi à la Convention MEX] ;

e) [titre de la loi nationale donnant force de loi à la Convention de Beijing] ;

f) [titre de la loi nationale donnant force de loi au Protocole complémentaire à la Convention de La Haye, appelé également le Protocole de Beijing] ;

g) [titre de la loi nationale donnant force de loi au Protocole de Montréal de 2014].

B. Législation nationale

Outre la promulgation de lois nationales pour mettre en œuvre les conventions internationales énumérées ci-dessus, les États devraient adopter une législation qui établisse l'autorité juridique de base pour la réalisation des activités de sûreté de l'aviation dans leurs territoires. Cette législation devrait préciser et attribuer les pouvoirs à une autorité nationale compétente en matière de sûreté de l'aviation, et conférer à cette autorité un pouvoir juridique adéquat pour l'application des règles, règlements et procédures de sûreté de l'aviation, y compris la désignation des zones de sûreté à accès réglementé ainsi que le pouvoir de procéder à la fouille des passagers et des bagages. Dans cette section, les États devraient indiquer la loi nationale pertinente donnant autorité juridique au NCASP de l'État ainsi que toutes autres lois connexes. On trouvera de plus amples indications au Chapitre 3.

1. Le NCASP de [nom de l'État] a force de loi, en vertu de :

[titre de la loi ou des lois nationales désignant l'élément responsable dans l'État pour les questions de sûreté de l'aviation, incluant l'élaboration et la mise en œuvre d'un NCASP et la promulgation des règlements nécessaires pour exécuter le NCASP].

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2. Les autres lois nationales pertinentes liées à la mise en œuvre et à l'application du NCASP comprennent :

[liste des lois nationales pertinentes telles que la Loi sur l'aéronautique, le Code pénal, la Loi sur l'extradition, et les dispositions légales relatives au financement des coûts de la sûreté].

IV. RÉPARTITION DES RESPONSABILITÉS

A. Autorité compétente désignée en matière de sûreté de l'aviation

Indiquer l'autorité compétente désignée ayant la responsabilité globale de l'élaboration, de la coordination et de la mise en application des dispositions du NCASP et les responsabilités spécifiques de cette autorité en matière de sûreté de l'aviation.

1. L'autorité compétente désignée en matière de sûreté de l'aviation civile en [nom de l'État] est [nom de l'autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation].

2. Les responsabilités de cette autorité en matière de sûreté de l'aviation comprennent, sans y être limitées, les activités suivantes :

a) élaborer, mettre en œuvre et tenir à jour le NCASP de [nom de l'État] ;

b) définir et répartir les tâches de mise en œuvre des divers aspects du NCASP ;

c) établir les moyens de coordonner les activités entre les différents organismes de [nom de l'État] relevant des divers aspects du NCASP ou qui en sont responsables ;

d) communiquer aux directions d'aéroport, aux compagnies aériennes exploitant des vols sur son territoire et aux autres intéressés une version écrite des parties appropriées du NCASP ;

e) passer en revue le NCASP et en maintenir l'efficacité, et notamment réévaluer les mesures et procédures de sûreté à la suite d'un acte d'intervention illicite et prendre les dispositions nécessaires pour remédier aux carences de façon à éviter tout nouvel incident ;

f) passer en revue et approuver les programmes de sûreté des exploitants d'aéronefs et les ASP des aéroports internationaux ;

g) veiller à ce que les services de sûreté d'aéroport aux aéroports internationaux de [nom de l'État] disposent des moyens nécessaires, notamment bureaux, matériel de télécommunication, matériel de sûreté approprié et moyens de formation ;

h) élaborer et réviser, au besoin, les grandes politiques nationales relatives à la sûreté de l'aviation civile ;

i) élaborer et publier des règlements nationaux complets relatifs à la sûreté de l'aviation civile ;

j) veiller à ce que les exigences en matière d'architecture et d'infrastructure nécessaires à la mise en œuvre optimale des mesures de sûreté de l'aviation internationale soient intégrées dans la conception et la construction de nouvelles installations et dans les modifications d'installations existantes aux aéroports internationaux de [nom de l'État] ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

k) élaborer et mettre en œuvre un programme national de formation à la sûreté de l'aviation et coordonner l'élaboration et l'approbation des programmes de formation à la sûreté de l'aviation des divers services et organismes.

B. Autorité de l'aviation civile (AAC), si elle est différente de la section A

Si l'autorité compétente désignée pour la sûreté de l'aviation n'est pas l'AAC de l'État, cette section devrait servir à décrire les responsabilités de l'AAC en matière de sûreté de l'aviation. Ces responsabilités pourraient inclure les activités de réglementation de l'aviation courantes ainsi que les services de contrôle de la circulation aérienne durant des actes d'intervention illicite.

C. Administration aéroportuaire

Dans certains États, l'administration des aéroports n'est pas nécessairement assurée par l'organisme responsable de l'aviation civile. Dans certains cas, elle peut même être assurée par un organisme privé. Pour que la politique nationale soit mise en œuvre au niveau des aéroports, il conviendrait donc de stipuler les responsabilités et les autorités spécifiques. Les États qui disposent de plus d'un aéroport international devraient énumérer toutes les administrations aéroportuaires pertinentes. On trouvera de plus amples indications au Chapitre 10.

1. [Nom de l'administration aéroportuaire] est responsable de la gestion et de l'exploitation de [noms des aéroports internationaux] en vertu de [titre de l'instrument législatif]. L'administration aéroportuaire a la responsabilité de l'établissement et de l'application de mesures de sûreté visant à prévenir les actes d'intervention illicite à [noms des aéroports internationaux].

2. Les responsabilités spécifiques en matière de sûreté de l'aviation de [nom de l'administration aéroportuaire] comprennent les activités suivantes, sans s'y limiter :

a) établir et tenir à jour un programme de sûreté de l'aviation d'aéroport décrivant en détail les diverses mesures de sûreté en vigueur à l'aéroport et en assurer la conformité aux exigences du NCASP ;

b) nommer un administrateur de la sûreté d'aéroport, chargé de coordonner la mise en œuvre des dispositions spécifiques de l'ASP ;

c) veiller à l'établissement d'un comité de sûreté d'aéroport (ASC), conformément aux prescriptions du NCASP ;

d) veiller à ce que les besoins de la sûreté de l'aviation soient intégrés dans la conception et la construction de nouvelles installations, ainsi que dans les modifications d'installations aéroportuaires existantes.

D. Services de la circulation aérienne (ATS)

Les prestataires de services de la circulation aérienne sont tenus d'établir et de mettre en œuvre un programme de sûreté approprié pour répondre aux exigences en matière de sûreté figurant dans le NCASP de l'État. Pour confirmer que les programmes de sûreté des services de la circulation aérienne répondent aux exigences, les États sont instamment priés d'exiger des prestataires de services de la circulation aérienne qu'ils soumettent un programme de sûreté écrit à l'autorité compétente désignée par l'État en matière de sûreté de l'aviation. Le programme pourra ensuite être examiné pour en assurer la conformité aux exigences énoncées dans le NCASP.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Les prestataires de services de la circulation aérienne ont des responsabilités spécifiques de sûreté de l'aviation dans la fourniture de services de contrôle de la circulation aérienne durant un acte d'intervention illicite, en particulier la collecte et la transmission de renseignements concernant un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite.

L'Appendice 36 contient de plus amples informations sur les exigences imposées aux services de la circulation aérienne.

E. Locataires d'aéroport

Les locataires d'aéroport comprennent les personnes ou entreprises auxquelles l'administration aéroportuaire a délivré une licence ou autre document juridique leur permettant de mener des activités commerciales à l'aéroport. Il s'agit par exemple des concessionnaires, des services de restauration et des services de maintenance. Les locataires d'aéroport ont des responsabilités en matière de sûreté de l'aviation qui devraient être indiquées dans le NCASP.

Chaque locataire d'aéroport dont la concession ou les locaux font partie de la barrière entre le côté ville et le côté piste, ou qui permettent d'accéder du côté ville au côté piste, sera responsable du contrôle de cet accès, conformément aux dispositions et exigences figurant dans l'ASP pertinent.

F. Exploitants d'aéronefs

Les exploitants d'aéronefs ont des responsabilités particulières de sûreté de l'aviation qui doivent être étroitement coordonnées avec les mesures et procédures indiquées dans le NCASP et les ASP d'un État.

Les exploitants d'aéronefs assurant des liaisons internationales à partir d'un État sont tenus de mettre en œuvre des programmes de sûreté de l'aviation appropriés répondant aux exigences du NCASP de cet État. Afin de confirmer que le programme de sûreté d'un exploitant satisfait effectivement à ces exigences, les États sont instamment priés d'exiger des exploitants qu'ils soumettent par écrit un programme de sûreté à l'autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation désignée par l'État. Le programme pourra alors être examiné pour en vérifier la conformité aux prescriptions du NCASP. On trouvera de plus amples indications au Chapitre 15.

1. Les exploitants d'aéronefs assurant des liaisons internationales à partir de [nom de l'État] mettront en œuvre un programme de sûreté de l'aviation conforme aux exigences du NCASP. Une version écrite du programme de sûreté de l'aviation sera remise à [autorité compétente désignée en matière de sûreté de l'aviation] pour approbation.

2. Le programme de sûreté d'exploitant d'aéronefs décrira les pratiques et procédures que l'exploitant devra suivre pour protéger les passagers, les équipages, le personnel au sol, les aéronefs et les installations contre des actes d'intervention illicite. Le programme de sûreté d'exploitant d'aéronefs comprendra, au minimum :

a) les objectifs du programme et la responsabilité de sa mise en œuvre ;

b) l'organisation des fonctions et des responsabilités de l'exploitant en matière de sûreté, incluant la désignation du chef de la sûreté de l'exploitant ;

c) des mesures de sûreté spécifiques, notamment :

1) les listes de vérification de sûreté des aéronefs avant le vol ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2) les procédures d'inspection/filtrage des passagers, des bagages de cabine et des bagages de soute, si cette fonction est assignée à l'exploitant ;

3) les procédures visant à assurer que les passagers débarquant aux escales intermédiaires ne laissent à bord aucune arme, aucun explosif ou autres engins dangereux ;

4) le rapprochement entre bagages de soute et passagers qui montent à bord, y compris les passagers en correspondance et en transit ;

5) la protection des bagages de soute, du fret aérien, de la poste et des provisions de restauration et fournitures de l'aéronef ;

6) le traitement des passagers ayant fait l'objet d'une décision judiciaire ou administrative ;

7) les procédures pour le transport d'armes dans la cabine ou la soute d'un aéronef ;

8) la sûreté et le contrôle d'accès des aéronefs en stationnement ;

d) la planification conjoncturelle, incluant :

1) les mesures et procédures en cas de détournement, de sabotage ou de menace à la bombe ;

2) les procédures en vol lorsqu'un article suspect est découvert ou est présumé se trouver à bord d'un aéronef ;

3) l'évacuation et la fouille d'aéronefs au sol ;

4) mesures spéciales de sûreté à appliquer en périodes de menace accrue et/ou à des vols et des routes critiques ;

e) les mesures destinées à assurer l'efficacité du programme, notamment la formation adéquate du personnel et les tests et évaluations périodiques du programme.

G. Services de police

Dans le contexte de la sûreté de l'aviation, les services de police ont pour objet d'assurer la prévention et la détection d'activités criminelles, la surveillance de personnes pouvant constituer une menace pour l'aviation civile, et le commandement et le contrôle lors d'incidents majeurs et de situations d'urgence. Cette section devrait indiquer les services de police responsables des activités de sûreté de l'aviation. Si deux ou plusieurs organismes se partagent les responsabilités de police, chacun d'entre eux devra être indiqué séparément, avec ses responsabilités respectives. La liste devrait être revue ou modifiée s'il y a lieu.

1. [Nom du service de police] est responsable des fonctions et activités de police en [nom de l'État] afin de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2. Les responsabilités particulières de [nom du service de police] en matière de sûreté de l'aviation sont les suivantes :

a) prévention et détection d'activités criminelles contre des installations et services d'aviation civile ;

b) surveillance et patrouilles régulières de toutes les zones d'aérogare ;

c) surveillance des passagers à l'arrivée et au départ, afin de détecter les personnes qui pourraient constituer une menace pour l'aviation civile ;

d) planification conjoncturelle avec [nom des autres autorités compétentes] pour la riposte et la maîtrise des événements en cas de détournement d'aéronef, de sabotage, de menace à la bombe ou autres, d'attaques au sol et de désordres civils ;

e) riposte spécialisée dans les domaines suivants, sans s'y limiter : unités antiterroristes, interventions armées, négociations d'otages et neutralisation d'engins explosifs ;

f) capacité de riposte armée rapide en cas d'incidents majeurs à [nom de l'aéroport international] ;

g) formation du personnel de police compétent aux pratiques et procédures de sûreté de l'aviation pertinentes à ses activités.

H. Autorités militaires

Dans de nombreux États, les forces armées jouent un rôle important dans la sûreté du système d'aviation civile. Ce rôle comprend normalement l'évaluation et la diffusion de la menace, la détection et la neutralisation de bombes, l'intervention armée, les patrouilles et autres fonctions de police à un aéroport, et la formation spécialisée. L'armée peut aussi être colocataire d'une installation à un aéroport civil et par conséquent être responsable du contrôle de l'accès et autres fonctions de sûreté à cet aéroport.

Si les militaires sont chargés de certaines des fonctions énumérées ci-dessus, ou de toute autre fonction de sûreté de l'aviation civile, ces fonctions devraient être décrites dans cette section. L'unité militaire et/ou le chef d'unité responsables devraient être spécifiés si possible. Il convient de noter que si les militaires jouent un rôle important en matière de sûreté de l'aviation dans l'État, ils devraient être représentés au sein du NCASC et des ASC, selon le cas.

I. Autres organismes

D'autres organismes gouvernementaux et non gouvernementaux ont souvent la responsabilité de fonctions de sûreté de l'aviation spécifiques dans un État. Ces organismes peuvent comprendre les services d'immigration, les douanes et autres services de contrôle aux frontières, les autorités postales, le ministère de l'intérieur, le bureau des relations extérieures ou les services du renseignement et des communications.

Selon le cas, les organismes qui ne sont pas cités dans les sections A à G ci-dessus et qui ont des responsabilités de sûreté de l'aviation devraient être indiqués ici et la nature et l'étendue de ces responsabilités devraient être spécifiées. Ces organismes devraient être représentés au NCASC et dans les ASC, selon le cas.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

V. COORDINATION ET COMMUNICATIONS

A. NCASC

Les États devraient instituer un NCASC au sein duquel les organismes gouvernementaux et l'industrie du transport aérien seront représentés. Le rôle de ce comité est de coordonner les activités au niveau national afin d'assurer la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 17 et l'ajustement fréquent du NCASC pour répondre aux besoins de la politique nationale et à l'évolution de la menace. Ce comité devrait être un organe permanent tirant son autorité du NCASP. Sa composition et son mandat devraient être précisés dans sa charte. Le Chapitre 5 contient de plus amples indications sur les comités nationaux de sûreté de l'aviation, notamment leur composition, leurs règles de fonctionnement et leurs domaines de responsabilité suggérés.

1. Un comité national de sûreté de l'aviation [ou autre titre approprié] a été institué le [date]. Le mandat de ce comité est le suivant :

a) conseiller [autorité compétente désignée en matière de sûreté de l'aviation] au sujet des mesures de sûreté de l'aviation nécessaires pour faire face aux menaces visant l'aviation civile et ses installations et services ;

b) suivre en permanence la mise en application de ces mesures et recommander des modifications en présence de nouveaux renseignements sur la menace, des progrès de la technologie et des techniques de sûreté de l'aviation, et en fonction d'autres facteurs ;

c) assurer la coordination des mesures de sûreté de l'aviation entre les services, les organismes et autres institutions chargées de la mise en œuvre du NCASP, en fonction de la nature et de l'ampleur des menaces ;

d) promouvoir la prise en compte des facteurs de sûreté dans la conception de nouveaux aéroports ou l'agrandissement d'installations existantes ;

e) en coordination avec [autorité compétente désignée en matière de sûreté de l'aviation], recommander la promulgation des modifications à la politique nationale de sûreté de l'aviation, et en coordonner la mise en œuvre ;

f) étudier les recommandations formulées par [nom des ASC] et, s'il y a lieu, recommander à [autorité compétente désignée en matière de sûreté de l'aviation] les changements à apporter ;

g) [autres, selon les exigences nationales].

2. La composition d'un NCASC est décidée par [fonctionnaire compétent]. La composition actuelle figure dans la charte du comité. Outre ses membres permanents, le comité peut inviter d'autres personnes à participer à certaines séances sur une base ad hoc, afin de tirer parti, lors de ses délibérations, des connaissances techniques spécialisées de ces personnes et de leur expérience opérationnelle.

3. Les réunions seront convoquées par le président, selon les besoins, mais au moins [nombre de fois par an]. Chaque séance fera l'objet d'un procès-verbal qui, après approbation par les membres, sera transmis aux autorités intéressées.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

B. ASC

Pour coordonner l'élaboration et la mise en œuvre des mesures et procédures de sûreté aux aéroports internationaux, il importe de créer un ASC. Ce comité sera l'instance où les organismes et les personnes participant aux divers aspects de l'ASP pourront se réunir régulièrement pour examiner la mise en œuvre du programme, et notamment les mesures spéciales et les recommandations d'amélioration. Le Chapitre 9 contient de plus amples indications.

1. Un ASC sera établi à chaque aéroport desservant l'aviation civile internationale en [nom de l'État]. Il a pour objectif principal de donner des conseils sur l'élaboration de mesures et de procédures de sûreté à l'aéroport et d'en coordonner la mise en œuvre.

2. L'ASP contient le texte de la charte de l'ASC. Cette charte comprendra des renseignements sur la composition du comité, son mandat et ses modalités de fonctionnement, notamment le nombre de réunions par an, la présidence, ainsi que la rédaction et la diffusion des procès-verbaux.

C. Communication et coopération avec d'autres États

La coopération entre États dans l'élaboration et la mise en œuvre des pratiques et procédures de sûreté de l'aviation renforce la sûreté du système mondial de l'aviation. Le succès de la coopération entre États dépend en grande partie de la mise en place de lignes de communication entre les responsables de la sûreté de l'aviation des États, aux fins d'échange de renseignements sur les menaces, les techniques des terroristes, les expériences d'utilisation du matériel de sûreté et les pratiques opérationnelles. Le Chapitre 4 contient de plus amples indications.

NCASP

1. Sur demande, [nom de l'État] communiquera à d'autres États une version écrite des parties pertinentes de son NCASP, incluant, sans s'y limiter, le programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile (NCASTP) et le programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile (NQCP). L'autorité responsable de ce processus d'échange est [nom de l'autorité responsable].

2. S'il y a lieu, [nom de l'État] coopérera avec d'autres États pour adapter le NCASP en vue d'établir des pratiques et des procédures cohérentes entre les États et de renforcer de façon générale la sûreté de l'aviation internationale.

Mesures spéciales de sûreté

3. Dans la mesure du possible, il sera donné suite aux demandes d'un autre État concernant des mesures particulières de sûreté pour un ou des vols particuliers indiqués par les exploitants d'aéronefs de cet autre État. Ces demandes seront adressées à [autorité compétente].

Renseignements sur la menace

4. Si, dans le cadre d'une collecte ou d'une évaluation de renseignements sur les menaces contre l'aviation civile, [nom de l'État] est informé d'une menace crédible visant les intérêts de l'aviation civile d'un autre État, il en avisera dès que possible les autorités compétentes de cet autre État. L'autorité responsable de cette notification est [nom de l'autorité responsable].

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Accords bilatéraux

Il est recommandé que les États incluent dans leurs accords bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation. On trouvera aux Appendices 3 et 4 des clauses types sur la sûreté de l'aviation.

Cette section devrait être utilisée pour recenser les accords bilatéraux sur les services aériens que l'État a conclus qui comprennent une clause sur la sûreté de l'aviation.

5. Des accords bilatéraux sur les services aériens, comprenant une clause sur la sûreté de l'aviation, ont été conclus avec [noms des États].

D. Communications avec l'OACI

Les États sont encouragés à communiquer à l'OACI les besoins de leurs systèmes de sûreté de l'aviation, notamment en matière de formation et d'autres besoins d'assistance technique. Pour faciliter la diffusion d'éléments indicatifs sur la sûreté de l'aviation, les États devraient indiquer à l'OACI l'autorité compétente qu'ils ont désignée pour la sûreté de l'aviation.

1. [Nom de l'État] précisera à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) l'identité de l'autorité compétente désignée en matière de sûreté de l'aviation, comme indiqué à la section IV.A du présent programme. L'OACI sera avisée dès que possible de tout changement en la matière.

2. [Nom de l'État] communiquera à l'OACI des rapports écrits sur les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, ainsi qu'il est précisé à la section X.I du présent programme.

E. Communications avec les médias d'information

Afin de répondre aux demandes courantes d'informations formulées par les médias, un canal de communication officiel devrait être établi entre l'autorité compétente désignée pour la sûreté de l'aviation et les services de médias du pays. Une personne au sein de cette autorité sera désignée responsable principal de l'information, et toutes les communications aux médias devraient passer par cette personne. Utiliser cette section pour décrire ce processus.

VI. PROTECTION DES AÉROPORTS, DES AÉRONEFS ET DES INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE

A. Désignation de zones de sûreté à accès réglementé

Il est essentiel, pour la protection des aéronefs et des installations aéroportuaires, que le premier élément à considérer soit le contrôle d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé. Ces zones devraient être clairement définies pour assurer l'efficacité de leur protection. À cette fin, le personnel de sûreté doit être appuyé juridiquement. La législation ne peut être efficace qu'une fois que les zones de sûreté à accès réglementé ont été désignées, que l'accès en est interdit à toute personne non autorisée et que les infractions sont définies et des sanctions prévues en cas d'accès non autorisé.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

1. Il appartient à [autorité compétente désignée en matière de sûreté de l'aviation], de concert avec la direction des aéroports et autres entités concernées, de définir les zones où se déroulent les opérations vitales pour la sûreté continue de l'exploitation de l'aviation civile en [nom de l'État], et de les désigner comme zones de sûreté à accès réglementé.

2. [Autorité compétente désignée en matière de sûreté de l'aviation] préparera et certifiera des plans délimitant toutes les zones de sûreté à accès réglementé. S'il y a lieu, des plans de remplacement ou modifiés seront établis et certifiés par cette autorité.

3. L'accès aux zones de sûreté à accès réglementé ainsi désignées sera contrôlé conformément aux procédures énoncées dans la présente section et dans les ASP respectifs, et en application de [législation locale relative au contrôle d'accès].

4. Les zones désignées comme zones de sûreté à accès réglementé à [noms des aéroports] sont décrites dans les ASP respectifs de ces aéroports.

5. Les zones situées hors des limites de [noms des aéroports] et qui sont désignées comme zones de sûreté à accès réglementé sont les suivantes :

a) site radar du contrôle de la circulation aérienne, le cas échéant ;

b) sites des aides de navigation telles que les ILS, VOR, NDB, le cas échéant ;

c) antennes VHF sol-air, le cas échéant ;

d) autres, le cas échéant.

6. Les marchandises et fournitures introduites dans des zones de sûreté à accès réglementé seront soumises à des contrôles de sûreté appropriés, pouvant inclure l'inspection/filtrage.

B. Protection des zones de sûreté à accès réglementé

Une fois que les points vulnérables et les zones sensibles à protéger auront été identifiés et désignés dans le cadre juridique de l'État, le NCASP doit déterminer les modalités de protection de ces zones contre les actes d'intervention illicite commis par des personnes ayant obtenu un accès non autorisé. Il suffit d'inclure dans cette section du programme une description sommaire des principes et concepts de protection, les détails figurant dans l'ASP, le programme de sûreté d'exploitant d'aéronefs ou le programme de sûreté de locataire, selon le cas.

1. Les zones de sûreté à accès réglementé définies dans le NCASP doivent être protégées par une combinaison de mesures de protection par du personnel et physiques afin d'empêcher l'accès non autorisé.

2. Chaque zone de sûreté à accès réglementé sera séparée du public ou des zones à accès non réglementé par une barrière physique appropriée, qui sera inspectée à intervalles irréguliers.

3. L'accès autorisé aux zones de sûreté à accès réglementé des aéroports internationaux ou des installations hors aéroport désignées sera contrôlé par l'application d'un système de permis d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé. [Fonctionnaire ou organisme désigné] sera responsable du contrôle et de l'administration du système de permis pour les zones à accès réglementé.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

C. Contrôle d'accès — conditions générales

Donner ici une brève explication des principes du contrôle d'accès et des normes que doivent appliquer ceux qui sont chargés du contrôle de l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé.

1. L'accès à toutes les zones de sûreté à accès réglementé désignées en application du NCASP sera réservé :

a) aux passagers en règle détenteurs de documents de voyage légitimes, qui ont été acceptés en vue d'un voyage international sur un vol d'un exploitant d'aéronefs ; ou

b) au personnel détenteur d'un permis d'accès à une zone de sûreté à accès réglementé.

2. Les permis délivrés aux membres du personnel pour toutes les zones désignées comme zones de sûreté à accès réglementé seront émis sous réserve de [instrument législatif approprié donnant autorité légale au système de permis] et conformément aux règles et procédures énoncées dans [programme approprié de sûreté de l'aéroport ou du locataire].

3. Les organismes ci-après sont dûment autorisés à administrer, produire et émettre des permis d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé : [indiquer les organismes autorisés, ainsi que les zones dont ils contrôlent l'accès].

4. Les autorités désignées pour contrôler l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé [c.-à-d. les administrations aéroportuaires, qui peuvent être spécifiées dans le programme] veilleront à ce que les barrières physiques délimitant les zones de sûreté à accès réglementé soient bien entretenues.

5. Les autorités désignées pour contrôler l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé spécifieront les points d'entrée reconnus permettant de franchir la barrière des zones de sûreté à accès réglementé et veilleront à ce que ces points bénéficient d'une protection matérielle adéquate de qualité au moins égale à celle de la barrière elle-même.

D. Contrôle d'accès — Personnes

Cette section du programme devrait stipuler les conditions minimales que doivent remplir les divers organismes responsables du contrôle de l'accès autorisé aux zones de sûreté à accès réglementé placées sous leur contrôle.

1. Les passagers seront autorisés à accéder aux zones de sûreté à accès réglementé appropriées qui sont désignées pour leur usage dans les procédures d'embarquement, sous réserve qu'ils soient en possession des documents ci-après et les produisent pour inspection :

a) des documents de voyage authentiques et valides, avec tous les visas nécessaires. Ces documents de voyage sont généralement des passeports ou des pièces d'identité délivrés par l'État de citoyenneté mais ils pourraient être aussi, lorsque cela est acceptable, des documents délivrés par un autre État ou par une organisation, tels que : titres de séjour pour étrangers, certificats de membre d'équipage, documents de voyage de migrants et laissez-passer de l'Organisation des Nations Unies (ONU) ;

b) une carte d'embarquement authentique délivrée par un exploitant d'aéronefs. Idéalement, la carte d'embarquement devrait porter le nom du passager enregistré.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2. Le personnel sera autorisé à accéder aux zones de sûreté à accès réglementé désignées en conformité avec le système de permis d'accès à ces zones, comme stipulé dans [programme de sûreté approprié de l'aéroport, du locataire ou autre].

3. Les autorités qui émettent des permis d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé veilleront à ce que :

a) toutes les demandes de permis soient présentées par écrit par l'employeur, au nom de l'employé, à un agent habilité ;

b) les demandes écrites soient transmises aux agents habilités à donner les autorisations, qui vérifieront la justification de la délivrance d'un permis ;

c) une vérification d'antécédents soit effectuée et confirmée par [services de police ou services nationaux de renseignement] conformément aux exigences établies par [autorité compétente], en assurant que : le postulant n'ait pas été reconnu coupable d'une ou plusieurs infractions entraînant l'inadmissibilité ; les exigences de vérification d'antécédents confirment l'identité et l'expérience professionnelle antérieure du postulant, y compris ses antécédents judiciaires, et en dressant une liste des infractions et des critères entraînant l'inadmissibilité ; les dispositions relatives aux ressortissants étrangers qui demandent la délivrance d'un permis d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé pour vérifier que le postulant n'a pas été reconnu coupable dans son pays d'origine d'une infraction entraînant l'inadmissibilité ;

d) les zones de sûreté à accès réglementé soient subdivisées en zones dont l'accès ne sera accordé qu'à ceux qui ont besoin de s'y rendre ;

e) chaque permis porte, au minimum :

1) le nom du titulaire ;

2) une photographie du titulaire ;

3) la date d'expiration ;

4) les zones de sûreté à accès réglementé pour lesquelles le permis est valable ;

f) des règlements locaux prescrivent que le permis soit porté en permanence, de façon bien visible, sur les vêtements extérieurs lors de l'entrée ou du séjour dans une zone de sûreté à accès réglementé.

E. Contrôle d'accès — Véhicules

Cette section du programme devrait contenir des indications analogues à celles qui figurent dans la section précédente, mais portant ici sur les conditions minimales d'accès des véhicules.

1. Les organisations désignées comme organes d'autorisation au titre du NCASP pour émettre des permis de zones de sûreté à accès réglementé incluront des mesures pour la production, l'administration, l'émission et le contrôle des permis pour l'accès autorisé des véhicules dans les zones à accès réglementé.

2. Le nombre de permis de véhicules sera limité au minimum, dans toute la mesure possible, afin d'éviter une prolifération de véhicules côté piste sur les aires de manœuvre des aéronefs.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

3. Chaque permis de véhicule sera affiché en permanence de façon proéminente et visible sur le véhicule, par exemple sur le pare-brise, lors de l'entrée et du séjour dans les zones de sûreté à accès réglementé et il portera, au minimum :

a) le numéro d'immatriculation du véhicule ;

b) le logo du propriétaire et/ou de l'utilisateur du véhicule ;

c) la période de validité ;

d) les zones de sûreté à accès réglementé pour lesquelles le permis est valable ;

e) les portes d'accès que le véhicule est autorisé à utiliser.

4. Les services habilités à donner les autorisations veilleront à ce que les conducteurs des véhicules autorisés à accéder aux zones de sûreté à accès réglementé soient qualifiés à conduire la classe de véhicule appropriée et qu'ils aient reçu des instructions sur toutes les conditions de sécurité applicables à l'utilisation d'un véhicule côté piste.

F. Protection des aéronefs

Un contrôle approprié des zones de sûreté à accès réglementé procurera un environnement sûr pour les opérations aériennes, protégeant les aéronefs aux aéroports situés à l'intérieur de l'État contre les actes d'intervention illicite. Cette section du programme devrait spécifier les responsabilités et les mesures à prendre au-delà de cette mesure fondamentale.

Responsabilité

1. Les exploitants d'aéronefs seront responsables de la sûreté de leurs aéronefs.

Conditions normales d'exploitation

2. Lorsque des aéronefs ne sont pas en service et sont laissés sans surveillance, leurs portes seront fermées et le matériel d'embarquement tel que les escaliers et passerelles d'embarquement sera retiré. D'autres mesures pourraient comprendre l'affectation de personnel à la surveillance de ces aéronefs.

3. Les exploitants d'aéronefs prendront les mesures appropriées pour assurer que tous articles laissés à bord par des passagers qui débarquent de vols en transit soient enlevés de l'aéronef ou traités de toute autre façon appropriée avant le départ de l'aéronef pour un vol commercial.

Sûreté des aéronefs

4. L'exploitant d'aéronefs procédera à un contrôle de sûreté ou à une fouille de sûreté d'un aéronef au départ d'un vol commercial, conformément au NCASP.

Les autorités nationales compétentes feront une évaluation des risques de sûreté pour déterminer si l'aéronef fera l'objet d'un contrôle de sûreté ou d'une fouille de sûreté.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

5. Un contrôle de sûreté d'aéronef comprendra une inspection visuelle de l'intérieur de l'aéronef, y compris la soute, et des trappes de petit service de l'aéronef accessibles depuis le sol sans utiliser de matériel. Le but de ces contrôles est de confirmer l'absence d'objets suspects, d'armes, d'explosifs ou d'autres engins dangereux à bord de l'aéronef.

6. Une fouille de sûreté d'aéronef comprendra une inspection minutieuse de l'intérieur et de l'extérieur de l'aéronef, afin de découvrir des objets suspects, des armes, des explosifs ou d'autres engins, substances ou articles dangereux.

G. Moyens de navigation et autres installations vitales

Cette section devrait contenir la liste des installations de navigation et autres installations aéronautiques, à l'aéroport et hors aéroport, qui sont indispensables à la poursuite de l'exploitation de l'aviation civile internationale dans l'État. Il convient de faire une vérification croisée de cette liste avec la liste des zones de sûreté à accès réglementé désignées, dans la section VI.A.

Une description des mesures, matérielles et autres, destinées à protéger ces installations devrait être spécifiée, avec une désignation claire de l'autorité ou des autorités responsables du contrôle de l'accès à ces installations. Il convient de spécifier aussi l'autorité ou les autorités responsables de l'établissement de plans conjoncturels pour permettre de contourner une installation vitale ou de la remplacer, ou de la fourniture de services de remplacement à la suite d'un acte de sabotage ou d'autres interventions.

H. Protection des systèmes et des données critiques contre les cyberattaques

L'aviation civile internationale dépend énormément de la disponibilité des systèmes et des données des technologies de l'information et de la communication (TIC), ainsi que l'exactitude et de la confidentialité des données, pour fonctionner avec efficacité, sécurité et sûreté. La protection et la résistance des systèmes de l'aviation contre les menaces et les vulnérabilités cybernétiques ne peuvent être assurées que dans le cadre d'une démarche collaborative, harmonisée et mondiale faisant appel à l'expertise collective de la sûreté de l'aviation, de la navigation aérienne, de la sûreté des TIC et d'autres secteurs pertinents.

Les responsabilités des organismes nationaux et des acteurs intéressés de l'industrie en matière de cybersûreté de l'aviation civile devraient être établies et énoncées en détail dans la présente section.

La présente section du programme devrait décrire les politiques, les mesures et/ou les procédures en place permettant d'identifier les systèmes et les données critiques de cybersûreté, d'assurer la disponibilité, l'intégrité et la confidentialité de ces systèmes et données, et de protéger l'infrastructure et les systèmes contre les cyberattaques (exemples : sûreté par la conception, sûreté de la chaîne logistique, séparation des réseaux et contrôle d'accès à distance).

VII. CONTRÔLE DE SÛRETÉ DES PERSONNES ET DES ARTICLES PLACÉS À BORD D'UN AÉRONEF

A. Inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine

L'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine est une des mesures de base les plus importantes pour empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs ou d'autres engins dangereux à bord d'un aéronef.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

L'autorité légale pour l'inspection/filtrage devrait être notée. Les politiques nationales relatives à l'utilisation de matériel de sûreté, les circonstances dans lesquelles des fouilles manuelles sont nécessaires ainsi que les procédures d'élimination des articles saisis devraient être indiquées ici, avec renvois au programme de sûreté approprié d'aéroport ou d'exploitant d'aéronefs. Des lignes directrices devraient être spécifiées pour les fouilles aléatoires, en fonction des conditions de menace. Le Chapitre 11 contient de plus amples indications.

Généralités

1. L'objet de l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine est d'empêcher l'introduction à bord d'un aéronef d'armes, d'explosifs ou de tous autres engins dangereux qui pourraient être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite. Tous les passagers et tous leurs bagages de cabine doivent faire l'objet d'une inspection/ filtrage avant d'être admis à bord d'un aéronef ou dans une zone stérile.

Zones stériles et zones de sûreté à accès réglementé

2. Des zones stériles et des zones de sûreté à accès réglementé seront établies aux emplacements où les passagers entreront après l'inspection/filtrage et avant l'embarquement. Tous les points d'accès à ces zones doivent être contrôlés ou verrouillés. Les zones stériles ou les zones de sûreté à accès réglementé qui ne sont pas l'objet de mesures permanentes de contrôle d'accès doivent être fouillées minutieusement avant d'être mises en usage.

Autorité

3. L'autorité légale pour l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine est [préciser ici l'autorité légale, en citant les lois et/ou règlements pertinents de l'État].

Utilisation des équipements de sûreté

4. Tous les passagers au départ et leurs bagages de cabine à [noms des aéroports] seront inspectés/filtrés par des appareils de détection d'objets métalliques et de radioscopie, et par des technologies d'inspection/filtrage de pointe le cas échéant. Des renseignements spécifiques sur l'utilisation appropriée de ces équipements figurent dans [noms des ASP].

Fouilles manuelles

5. Tous les passagers au départ et leurs bagages de cabine seront soumis à des fouilles manuelles lorsque l'équipement de sûreté n'est pas disponible ou ne fonctionne pas. Des fouilles manuelles seront également effectuées si des objets non identifiés sur la personne d'un passager déclenchent des alarmes de l'équipement de sûreté, et aussi pour identifier tous articles de nature suspecte détectés par l'examen radioscopique des bagages de cabine.

6. Des renseignements plus détaillés sur les procédures et responsabilités appropriées des fouilles manuelles des passagers et de leurs bagages de cabine, ainsi que de personnes autres que les passagers et des articles qu'elles transportent, figurent dans [noms des ASP].

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Fouilles aléatoires

Outre les cas spécifiés dans la section A.5 ci-dessus, les États devraient fixer, à titre de mesure de dissuasion supplémentaire, un pourcentage défini de fouilles à effectuer de façon aléatoire sur des passagers et leurs bagages de cabine, en fonction des circonstances locales et du niveau de menace et de risque en vigueur. Ce pourcentage-seuil sera relevé en cas de menace accrue contre l'aviation civile, ainsi qu'il est indiqué dans le plan national et les plans conjoncturels d'aéroport.

Articles et objets confisqués

7. Tous les articles qui donnent raisonnablement lieu à des soupçons seront soumis à une inspection plus poussée par le personnel d'inspection/filtrage, ou signalés au superviseur du point de contrôle d'inspection/filtrage. Dans les cas où des armes à feu, explosifs, autres armes ou engins dangereux sont détectés, [autorité de police] sera avisée immédiatement et le passager concerné devra se soumettre à d'autres enquêtes de police.

8. Certains articles confisqués pourront être transportés jusqu'à la destination du passager dans la soute de l'aéronef et lui être remis à sa destination finale. Les procédures à suivre dans ce cas seront spécifiées dans les programmes de sûreté d'exploitant.

Refus de se soumettre à la fouille

9. Le passage sera refusé à toute personne qui refuse de se soumettre à une fouille de sa personne conformément au présent programme ou qui refuse une fouille ou une inspection de ses bagages de soute ou de cabine.

Mélange de personnes qui ont été inspectées/filtrées et de personnes qui ne l'ont pas été

10. Des mesures de sûreté seront mises en œuvre pour les vols internationaux afin de veiller à ce qu'il n'y ait ni mélange ni contact, après le passage d'un poste d'inspection/filtrage, entre les passagers qui ont été soumis aux contrôles de sûreté et les autres personnes qui n'ont pas été soumises à ces contrôles.

11. S'il y a eu mélange de passagers inspectés/filtrés et de passagers non inspectés/filtrés, les mesures ci-après seront prises :

a) la zone stérile sera évacuée et une fouille complète sera effectuée par [autorité compétente] ;

b) les passagers au départ ainsi que leurs bagages de cabine seront soumis à une nouvelle inspection/ filtrage avant d'être autorisés à embarquer dans l'aéronef

c) si un passager au départ a eu accès à l'aéronef après le mélange accidentel, l'aéronef en question sera également soumis à une fouille complète de la cabine.

Défaillance de contrôles de sûreté

12. SI une défaillance est constatée dans la mise en œuvre correcte des contrôles de sûreté sur un vol après le départ de l'aéronef, les autorités compétentes de l'État d'arrivée seront informées de la nature de la défaillance.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

B. Passagers en correspondance et en transit

1. Les exploitants d'aéronefs assurant des vols internationaux de passagers, et les exploitants d'aéroport, incluront dans leurs programmes de sûreté des mesures adéquates pour contrôler les passagers en transit ou en correspondance ainsi que leurs bagages de cabine, afin d'empêcher l'introduction d'articles non autorisés à bord des aéronefs.

2. Ces mesures devront être suffisantes pour assurer que les passagers en correspondance ou en transit n'entrent pas en contact avec d'autres personnes qui n'ont pas été inspectées/filtrées. Si le contrôle total n'a pas été assuré à un moment quelconque ou ne pourra pas l'être, les passagers seront de nouveau inspectés/filtrés avant leur réembarquement.

3. Les installations aéroportuaires seront conçues et maintenues par les exploitants aéroportuaires de manière à faciliter les contrôles de sûreté des passagers en correspondance ou en transit.

4. Des mesures aéroportuaires pour les vols de transit protégeront les bagages de cabine des passagers en transit contre toute intervention non autorisée et protégeront l'intégrité de la sûreté de zones d'installations de transit telles que les zones d'attente.

5. Des mesures aéroportuaires pour les vols de correspondance assureront que les passagers en correspondance et leurs bagages de cabine ont été inspectés/filtrés avant de monter à bord d'un aéronef, à moins qu'un processus de validation et des procédures de mise en œuvre aient été établis par l'État, en collaboration avec l'autre État, s'il y a lieu, pour assurer que ces passagers et bagages de cabine ont été inspectés/filtrés à un degré approprié au point de départ et protégés par la suite contre toute intervention non autorisée depuis le point d'inspection/filtrage à l'aéroport d'origine jusqu'à l'aéronef en partance à l'aéroport de correspondance.

Le Chapitre 11 contient de plus amples indications sur les passagers en correspondance et en transit.

C. Équipages d'aéronefs, personnel aéroportuaire et autres personnes ne voyageant pas

1. Les équipages d'aéronefs, le personnel aéroportuaire et autres personnes ne voyageant pas, qui passent par le poste d'inspection/filtrage pour se rendre en zone stérile seront inspectés/filtrés de la même façon que les passagers. Tous articles transportés par ces personnes transportent seront inspectés/filtrés de la même façon que les bagages de cabine des passagers.

2. Par ailleurs, les personnes autres que les passagers qui ont accès à des zones stériles ou à des zones de sûreté à accès réglementé, ainsi que les articles qu'elles transportent, seront inspectées/filtrées de la même manière que les passagers au départ. Si l'inspection/filtrage à 100 % ne peut être réalisée, il sera procédé à des inspections/ filtrages proportionnelles, aléatoires et imprévisibles conformément au NCASP.

D. Procédures spéciales d'inspection/filtrage

Les États doivent établir des procédures d'inspection/filtrage pour les personnes spéciales, notamment les diplomates et chefs d'État. Dans certains cas particuliers, des dispositions devraient également être prévues pour une inspection/filtrage privée. Le Chapitre 11 contient de plus amples indications à ce sujet.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Diplomates et valises diplomatiques

1. Les diplomates seront inspectés/filtrés de la même façon que les autres passagers.

Si d'autres dispositions sont en place pour l'inspection/filtrage des diplomates, les noter ici.

2. Les valises diplomatiques ou sacs consulaires portant des marques extérieures visibles d'un État ne seront pas inspectés/filtrés ni examinés dans la mesure où ils sont scellés et où la personne portant la valise diplomatique produit une pièce d'identité et l'autorisation appropriée au transport de la valise diplomatique, telles qu'un passeport diplomatique, un passeport officiel ou une lettre d'autorisation. Par contre, tous les autres articles de cabine de cette personne ne seront pas exemptés d'examen et seront traités de la même manière que les ceux des autres passagers.

Articles classifiés

3. Les articles classifiés par les services gouvernementaux compétents ne seront inspectés que dans la mesure nécessaire pour confirmer l'absence d'armes ou d'articles dangereux. Cependant, s'il y a des doutes en matière de sécurité, ces articles classifiés ne seront pas transportés par les exploitants d'aéronefs.

Dispense d'inspection

4. Des dispenses spéciales de l'inspection/filtrage sont accordées aux chefs d'État en visite officielle et à certaines autres personnes en déplacement officiel.

La liste des personnes exemptées devrait être maintenue à un minimum absolu et les services de sûreté de l'exploitant et de l'aéroport devraient être préalablement informés des arrangements concernant les déplacements de ces personnes, de façon que des dispositions spéciales puissent être prises.

Inspection/filtrage privée

5. Une inspection/filtrage privée ne sera pas accordée automatiquement. Toutefois, les passagers qui nécessitent un traitement spécial, notamment les passagers transportant des articles de grande valeur, ou portant un stimulateur cardiaque et les passagers handicapés, pourront être inspectés/filtrés dans une zone hors de la vue des autres passagers. En pareil cas, ces passagers et leurs bagages de cabine seront inspectés/filtrés :

a) par inspection physique ou radioscopique de tous les bagages de cabine ;

b) par des détecteurs manuels d'objets métalliques ou, dans le cas de passagers portant un stimulateur cardiaque ou de passagers handicapés qui ne peuvent être soumis à des procédures normales de détection d'objets métalliques, par inspection manuelle ;

c) par un agent ayant reçu la formation appropriée pour une telle tâche.

6. Immédiatement après l'inspection/filtrage, les passagers seront escortés jusqu'à la zone stérile.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

E. Transport autorisé d'armes

Les États peuvent autoriser le transport d'armes soit dans le compartiment de cabine par le personnel autorisé, tel que des policiers dans l'exercice de leurs fonctions, soit dans la soute de l'aéronef ou un autre endroit inaccessible. Les lois pertinentes de l'État devraient être indiquées. Les responsabilités des exploitants d'aéronefs devraient être également spécifiées. Le Chapitre 12 contient de plus amples indications.

Port d'armes autorisé dans la cabine

1. Le port d'armes à bord de l'aéronef par des agents chargés de l'application de la loi et autres personnes autorisées, dans l'exercice de leurs fonctions, est permis conformément à [titre de la loi pertinente].

2. L'autorité compétente responsable de l'examen et de l'approbation des demandes d'autorisation de port d'armes dans la cabine d'un aéronef est [nom de l'autorité désignée].

3. Les exploitants d'aéronefs transportant des personnes autorisées à porter des armes s'assureront :

a) qu'un permis de port d'armes écrit en bonne et due forme soit présenté ;

b) qu'avant l'embarquement, les personnes armées reçoivent des instructions complètes sur les règles et règlements applicables au port d'armes ;

c) qu'aucune boisson alcoolisée ne soit servie aux personnes armées ;

d) que le pilote commandant de bord et tous les membres d'équipage soient informés du nombre de personnes armées à bord de l'aéronef et des sièges qu'elles occupent.

Transport d'armes autorisé dans des endroits non accessibles

4. Les exploitants d'aéronefs sont autorisés à transporter des armes ailleurs qu'en cabine, sous réserve :

a) que l'exploitant ou son représentant confirme que l'arme se trouve dans les bagages de soute du passager et qu'une personne compétente et autorisée a vérifié que l'arme n'est pas chargée ;

b) que les armes soient placées dans une autre zone, inaccessible à quiconque pendant le vol.

F. Personnes sous garde légale ou sous contrôle administratif

Cette section devrait décrire la politique de l'État à l'égard de personnes qui voyagent parce qu'elles ont été l'objet de mesures judiciaires ou administratives, comme par exemple des détenus voyageant sous escorte, des personnes expulsées ou des personnes non admissibles. Les facteurs opérationnels à considérer comprennent le nombre nécessaire d'agents d'escorte armés et/ou non armés, l'utilisation de moyens de contrainte, les procédures d'embarquement et de débarquement, ainsi que la possibilité pour l'exploitant de refuser d'accepter des personnes si cette acceptation risque de compromettre la sécurité des autres passagers. Le Chapitre 12 contient de plus amples indications.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Obligation de notification

1. [Autorité compétente] avisera en temps utile l'exploitant de l'aéronef et le pilote commandant de bord si des passagers faisant l'objet de mesures judiciaires ou administratives doivent prendre l'avion. Ces passagers peuvent être des personnes sous garde légale accompagnées par des agents d'application de la loi, des personnes atteintes de troubles mentaux sous escorte, des personnes expulsées et des personnes non admissibles.

2. Lorsqu'une personne jugée non admissible ou ayant fait l'objet d'un ordre d'expulsion est obligée de prendre l'avion, [autorité compétente] communiquera aux autorités des États de transit et de destination l'identité de cette personne, la raison pour laquelle elle est transportée ainsi qu'une évaluation de toute menace que pose cette personne.

Mesures et procédures de sûreté

3. Les exploitants d'aéronefs inscriront dans leurs programmes de sûreté respectifs des mesures et des procédures de sûreté appropriées qu'ils mettront en œuvre afin d'assurer la sécurité à bord de leurs aéronefs lorsque des passagers ayant fait l'objet de poursuites judiciaires ou administratives doivent prendre l'avion.

G. Bagages de soute

Les procédures de contrôle et d'inspection/filtrage des bagages de soute visent à empêcher que des armes, des explosifs ou d'autres engins, articles ou substances dangereux soient introduits dans la soute d'un aéronef. Ces procédures comprennent l'acceptation et la protection des bagages de soute, le rapprochement ou la concordance des passagers et de tous les bagages de soute, ainsi que l'inspection/filtrage de ces bagages. Le Chapitre 11 contient de plus amples indications.

Acceptation et protection

1. Les exploitants d'aéronefs assurant des vols internationaux veilleront à ce que les bagages de soute ne soient acceptés que de passagers en possession de billets et seulement par un agent responsable ou un représentant autorisé de l'exploitant.

2. Les bagages, une fois acceptés, seront protégés de tout accès non autorisé jusqu'à ce qu'ils soient remis aux passagers à leur destination, ou qu'ils soient transférés à un autre exploitant. Les bagages provenant d'endroits autres que les comptoirs d'enregistrement à l'aéroport doivent être protégés à partir du point où ils sont enregistrés jusqu'à ce qu'ils soient placés à bord de l'aéronef.

3. L'accès aux zones de tri des bagages et au point de transfert des bagages sera accordé uniquement au personnel autorisé. Les employés interpelleront les personnes non autorisées et les signaleront à leur supérieur et à [autorité de police].

4. Le personnel transportant les bagages entre l'aéronef et l'aérogare veillera à empêcher que des bagages ou des colis non autorisés soient placés sur les tapis roulants, les chariots ou les véhicules, et s'assurera que les chariots chargés de bagages ne soient pas laissés sans surveillance dans des zones accessibles au public.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Rapprochement des passagers et des bagages de soute

5. Les exploitants d'aéronefs veilleront à ce que les bagages de soute d'un passager ne soient pas transportés si celui-ci qui ne se trouve pas à bord de l'aéronef, à moins de les soumettre à des mesures de contrôle de sûreté appropriées après la constatation de l'absence du passager. Des procédures appropriées seront mises en œuvre pour assurer que si des passagers débarquent à une escale avant leur destination finale, leurs bagages de soute soient également débarqués.

6. Des dispositions seront prises pour que l'exploitant puisse transporter des bagages non accompagnés qui ont été séparés d'un passager pour des raisons indépendantes de la volonté du passager.

7. Les bagages de soute d'un passager dont l'embarquement a été refusé pour une raison de sûreté, ou parce qu'il n'acceptait pas de se soumettre aux procédures, doivent être débarqués.

8. L'exploitant d'aéronefs devrait désigner une personne chargée de valider et d'autoriser le rapprochement des passagers et des bagages avant le refoulement de l'aéronef.

Inspection/filtrage des bagages de soute

9. Tous les bagages de soute doivent être soumis à une inspection/filtrage avant d'être placés à bord d'un aéronef. Des procédures relatives à l'inspection/filtrage appropriée des bagages de soute figurent dans [noms des ASP].

Bagages de soute en correspondance

10. Les bagages de soute des passagers en correspondance seront inspectés/filtrés de la même façon que les bagages de soute des passagers au point d'origine. Les exploitants d'aéronefs veilleront à ce que ces bagages ne soient pas transportés avant d'avoir confirmation de la présence du passager à bord de l'aéronef.

11. Les bagages en correspondance peuvent être exemptés d'inspection/filtrage si l'État a conclu des arrangements à cette fin avec un autre État et si chaque État est assuré que les bagages de soute des passagers ont été inspectés/filtrés de façon appropriée au point d'origine et protégés contre toute intervention non autorisée jusqu'à leur départ de l'aéroport de correspondance. De tels arrangements devraient être basés sur des accords bilatéraux, un protocole d'entente ou des accords de sûreté prévoyant un contrôle à guichet unique.

Entreposage des bagages mal acheminés

12. Des zones d'entreposage protégées seront établies à [noms des aéroports internationaux], où les bagages mal acheminés pourront être conservés jusqu'à ce qu'ils soient réacheminés, réclamés ou éliminés conformément aux procédures énoncées dans [noms des ASP].

H. Fret aérien et poste aérienne

Des contrôles de sûreté appropriés devront être mis en œuvre pour le fret aérien et la poste aérienne destinés au transport sur des vols internationaux de passagers ou des vols tout-cargo. Ces contrôles seront normalement une combinaison d'inspection/filtrage et de procédures administratives. Des responsabilités devraient être assignées aussi bien aux exploitants d'aéronefs qu'aux agents habilités définis à l'Annexe 17. Des mesures spécifiques de contrôle de

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

sûreté pour les périodes normales et les périodes de menace accrue seront spécifiées dans un appendice au NCASP et déterminées sur la base d'une évaluation de risque. Le Chapitre 13 contient de plus amples indications.

1. L'ensemble du fret aérien et de la poste aérienne à transporter sur des vols internationaux de passagers sera soumis à des contrôles de sûreté appropriés, y compris l'inspection/filtrage lorsqu'elle est réalisable, par les exploitants d'aéronefs et/ou les agents ou autres entités désignés comme agents habilités par [autorité compétente], avant d'être placé à bord d'un aéronef.

2. Les contrôles de sûreté spécifiques à appliquer au fret aérien et à la poste aérienne, en période normale et en période de menace accrue, figurent dans [numéro d'appendice] au présent programme.

3. Les exploitants d'aéronefs n'accepteront pas de fret ou de poste à bord d'un aéronef effectuant des opérations de transport aérien commercial de passagers, à moins de confirmation de l'application de l'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté par un agent habilité qui en assume la responsabilité ou de l'application de contrôles de sûreté appropriés à ces expéditions. Les expéditions qui ne peuvent être confirmées par un agent habilité qui en assumera la responsabilité seront soumises à l'inspection/filtrage.

4. Le fret aérien et la poste aérienne à transporter sur des vols internationaux de passagers et qui sont transportés à l'intérieur de l'aéroport seront traités et transportés dans un environnement sécurisé et protégés contre toute intervention non autorisée, depuis le point d'application de l'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté jusqu'au départ de l'aéronef, pour empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs ou d'autres engins dangereux.

5. Les exploitants d'aéronefs incluront dans leurs programmes de sûreté respectifs et mettront en œuvre des procédures et des contrôles de sûreté appropriés pour le transport de matériel d'entreprise et de courrier d'entreprise à bord de leurs aéronefs.

I. Fournitures de restauration et de service à bord

Les fournitures de restauration et de service à bord peuvent servir de moyen d'introduire à bord d'un aéronef des armes, des explosifs ou d'autres engins dangereux. Il convient de confier aux exploitants d'aéronefs la responsabilité d'appliquer des mesures de sûreté appropriées pour empêcher une telle possibilité.

1. Les exploitants d'aéronefs incluront dans leurs programmes respectifs de sûreté et mettront en œuvre des procédures et des contrôles de sûreté appropriés pour empêcher que des armes, des explosifs et d'autres engins dangereux soient introduits dans les fournitures de restauration et de service à bord destinées à être transportées sur des vols internationaux de passagers.

2. Les entreprises de restauration en vol, aussi bien à l'aéroport que hors aéroport, incluront dans leurs programmes respectifs de sûreté et mettront en œuvre des procédures et contrôles de sûreté appropriés afin d'empêcher l'accès non autorisé à leurs installations et l'introduction d'armes, d'explosifs et d'autres engins dangereux dans les fournitures de restauration et de service à bord destinées à être transportées sur des vols internationaux de passagers. Les entreprises de restauration en vol situées hors aéroport veilleront à ce que les fournitures de restauration soient protégées contre tout accès non autorisé entre leurs installations et l'aéroport.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

VIII. MATÉRIEL DE SÛRETÉ

Les programmes de sûreté d'aéroport, d'exploitant d'aéronefs ou de locataire devraient donner des détails sur le type, le nombre et l'emplacement des équipements utilisés par les diverses autorités pour les mesures préventives de sûreté de l'aviation. Le NCASP devrait inclure la politique nationale relative aux équipements, indiquant les moyens d'autoriser l'achat de matériel conformes aux conditions minimales de l'État par les diverses autorités, et prescrivant des normes d'étalonnage, de fonctionnement et d'entretien que devront observer tous les utilisateurs de ce matériel.

A. Acquisitions

Indiquer ici les normes nationales régissant les achats de matériel de sûreté de l'aviation, notamment les normes de base minimales pour le matériel radioscopique utilisé dans l'inspection/filtrage des bagages, les portiques de détection d'objets métalliques (WTMD), les détecteurs portatifs d'objets métalliques (HHMD) et autres matériels de sûreté utilisés ou prévus. Il est fortement recommandé aux États d'inclure dans le contrat d'achat une clause relative aux services d'entretien par des techniciens.

B. Étalonnage

L'exigence d'étalonnage des équipements visent à assurer que chaque pièce d'équipement de sûreté utilisée, où qu'elle soit, soit étalonnée pour se conformer à des normes identiques prédéterminées. Ceci couvre principalement le matériel d'inspection/filtrage avant l'embarquement, notamment l'équipement de détection d'objets métalliques. Cette section du programme devrait préciser le réglage de sensibilité de l'équipement en fonctionnement normal, c'est-à-dire correspondant à ce qu'il s'agit de détecter, ainsi qu'un réglage de sensibilité supérieure pour un niveau plus élevé de menace. Les États consulteront s'il y a lieu les ASP des aéroports internationaux. La meilleure façon de déterminer les seuils d'alarme, ou le point de déclenchement des alarmes, est de procéder à des essais sur le terrain avec un objet de test approuvé pour simuler l'objet à détecter. Une sensibilité accrue est déterminée sur la base de situations de menace accrue.

C. Fonctionnement et maintenance

1. Tout le matériel de sûreté en usage sera utilisé conformément aux recommandations du fabricant et aux procédures opérationnelles types figurant dans [le programme de sûreté de l'aéroport, de la compagnie aérienne ou du locataire].

Toutes les autorités utilisant du matériel de sûreté veilleront à ce que des calendriers d'entretien préventif et correctif soient établis pour assurer un fonctionnement effectif optimal de tout le matériel de sûreté.

3. Toutes les autorités utilisant du matériel de sûreté veilleront à ce que des techniciens convenablement qualifiés soient disponibles pour assurer l'entretien nécessaire.

IX. PERSONNEL

Cette section du programme devrait indiquer les normes minimales de l'État régissant la sélection et la formation du personnel qui sera appelé à exercer des fonctions de sûreté de l'aviation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

A. Critères de sélection

Les critères de recrutement du personnel varieront d'un État à l'autre. Cette section du programme devrait établir des normes sur le niveau d'instruction, l'expérience antérieure, la stabilité émotionnelle et des attributs physiques tels que l'acuité visuelle et auditive et la dextérité manuelle. L'accent devrait être placé sur les vérifications d'antécédents auprès d'employeurs antérieurs, incluant les références personnelles et les antécédents judiciaires. Le Chapitre 8 contient de plus amples indications.

B. Formation

L'autorité compétente désignée par l'État pour la sûreté de l'aviation devrait élaborer un NCASTP énonçant les objectifs et la politique générale de l'État dans ce domaine et précisant les ressources correspondantes et les services responsables. Ce document devrait être inclus comme appendice au NCASP. Le Chapitre 8 contient de plus amples indications.

En outre, chaque organisme ayant des responsabilités de sûreté de l'aviation dans un État devra élaborer et mettre en œuvre des programmes de formation à la sûreté de l'aviation pour son personnel. Ces programmes devraient être soumis à l'autorité compétente désignée pour approbation et coordination.

1. Chaque organisme ayant des responsabilités définies au titre de la Partie IV du NCASP veillera à l'élaboration et à la mise en œuvre de programmes de formation pour son personnel pour permettre la mise en œuvre appropriée du NCASP.

2. Chaque programme de formation établi sera soumis à [autorité compétente] pour approbation avant sa mise en œuvre.

3. Chaque programme de formation comprendra, au minimum :

a) les objectifs et la politique déclarés en matière de formation ;

b) les responsabilités pour l'organisation des cours de formation ;

c) les renseignements administratifs sur la sélection des candidats et les tests ;

d) les grandes lignes du programme ;

e) les plans de cours détaillés ;

f) les instructions sur l'entretien et l'utilisation des aides didactiques et textes de référence ;

g) les procédures pour tester le système de formation.

4. Chaque organisme chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre de programmes de formation veillera à ce que des instructeurs qualifiés soient disponibles en nombre suffisant pour donner les cours.

5. Outre les programmes de formation des divers organismes, [autorité compétente] est chargée de coordonner la mise en œuvre de cours de sensibilisation à la sûreté de l'aviation pour tout le personnel d'aviation civile en [nom de l'État] qui n'a pas reçu de formation spécifique à la sûreté de l'aviation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

6. Tous les organismes dispensant des cours de formation à la sûreté de l'aviation tiendront des dossiers écrits sur tout le personnel qui reçoit la formation, y compris les résultats le cas échéant.

7. [Autorité compétente] est responsable de la coordination de l'échange d'informations avec l'OACI ou avec d'autres États, selon les besoins, pour l'élaboration de programmes de formation à la sûreté de l'aviation.

X. GESTION DE LA RIPOSTE À DES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

Afin de réduire le plus possible les conséquences d'un acte d'intervention illicite, qui pourrait entraîner des pertes de vies humaines et la destruction de biens, les États devront mettre en place une politique de riposte coordonnée et efficace à tout acte d'intervention illicite. Cette partie du programme devrait décrire la politique de l'État sur les questions cruciales dans ce domaine, en renvoyant à des appendices qui contiendront des renseignements plus détaillés sur les ripostes spécifiques de divers organismes intervenants. On trouvera de plus amples indications au Chapitre 17.

A. Généralités

Cette section devrait contenir une déclaration générale énonçant la politique du gouvernement.

Les ministères, les services d'application de la loi, les forces armées, les exploitants d'aéronefs, les administrations aéroportuaires et les locataires d'aéroport, sont responsables de l'élaboration de plans conjoncturels, de la publication d'instructions au personnel, de l'installation de systèmes de communication et de l'organisation de la formation, afin d'être en mesure de riposter à un acte d'intervention illicite survenant en [nom de l'État] ou y ayant des effets, et qui est de nature à avoir une incidence négative sur la sécurité de l'aviation civile en [nom de l'État].

B. Responsabilités

Cette section devrait définir en termes généraux les responsabilités de chaque organisme intervenant dans la riposte à un acte d'intervention illicite, ceci comprenant les responsabilités de l'autorité compétente en sûreté de l'aviation, des autorités de police, des autorités militaires, des exploitants d'aéronefs et des administrations aéroportuaires, y compris les services ATS. Des renvois seront faits aux plans conjoncturels appropriés.

C. Mesures initiales

Cette section définit la politique relative à la réception initiale d'une notification selon laquelle un acte d'intervention illicite est sur le point d'être commis, est en cours ou a été commis ; elle prescrit de façon générale les services qui doivent être alertés et les mesures à prendre. Dans la plupart des cas, ces notifications seront communiquées par des aéronefs en vol à des centres de contrôle de la circulation aérienne, à des services d'application de la loi et à des administrations aéroportuaires.

1. Tous les organismes recevant des renseignements indiquant qu'un acte d'intervention illicite est sur le point d'être commis, est en cours ou a été commis, prendront les mesures d'alerte prescrites dans [plan conjoncturel approprié].

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2. La marche à suivre comprendra la diffusion du message à tous ceux qui sont concernés, conformément au plan conjoncturel approprié, l'analyse du message et l'adoption d'un plan d'action par toutes les parties interpellées.

3. L'organisme qui reçoit une telle notification a la responsabilité de recueillir et d'enregistrer le plus d'information possible sur le message pour permettre une évaluation précise de l'incident.

4. Il sera procédé à une analyse claire et logique des renseignements sur les éléments disponibles avant de décider des mesures à prendre. Il appartient à [entité responsable de la réalisation d'évaluations de menace] de procéder à l'analyse en conjonction avec la personne qui a reçu l'information et avec toute autre partie concernée, telle que l'exploitant d'aéronefs ou d'aéroport. L'analyse inclura l'identification positive de la cible, permettant de classer la menace comme spécifique, non spécifique ou un canular. L'identification positive de la cible, dans le contexte des notifications d'incident, exige la présence d'une mention spécifique de la cible visée, comme par exemple, dans le cas d'un aéronef, la mention du numéro de vol, de l'heure de départ ou de son emplacement effectif au moment de la notification, ainsi que d'autres renseignements spécifiques qui ajoutent une crédibilité positive à la notification. La politique de détermination de l'authenticité d'une identification positive de la cible est strictement confidentielle, les détails ne devant être connus que de [autorité désignée].

5. Une fois l'analyse effectuée, elle sera communiquée à tous les services concernés et d'autres mesures seront prises conformément au [plan conjoncturel approprié].

6. S'il y a une suspicion bien fondée qu'un aéronef risque de faire l'objet d'un acte d'intervention illicite :

a) l'exploitant de l'aéronef sera avisé par [autorité nationale compétente] ;

b) il sera procédé à une inspection de l'aéronef.

7. S'il y a une suspicion bien fondée qu'un aéronef pourrait être attaqué alors qu'il se trouve au sol :

a) les autorités aéroportuaires compétentes seront avisées aussitôt que possible par [autorité nationale compétente] ;

b) des mesures appropriées de protection de l'aéronef seront prises, conformément au [nom du plan conjoncturel d'aéroport].

D. Commandement

Cette section devrait décrire les responsabilités du commandement général d'un incident tant au niveau national, là où il y aura des incidences sur la politique gouvernementale, qu'au niveau local sur les lieux de l'incident.

1. Le commandement exécutif de la riposte à un acte d'intervention illicite survenant en [nom de l'État] est la responsabilité de [titre et poste de la personne désignée]. Si [personne désignée] n'est pas disponible ou ne peut être rejointe, le commandement exécutif de l'incident est confié à [suppléant spécifié].

2. Le commandement opérationnel de la riposte à un acte d'intervention illicite est la responsabilité de l'agent le plus haut gradé disponible à [préciser l'organisme, généralement l'autorité de police et/ou organe militaire]. Dans le cas d'un acte d'intervention illicite visant un aéronef, le commandement opérationnel de la riposte sera assuré par :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) [AAC/autorité compétente], pendant que l'aéronef est en vol ou qu'il circule au sol immédiatement après l'atterrissage, jusqu'à son arrêt, ou depuis le moment où l'aéronef commence à circuler au sol avant le décollage jusqu'à ce qu'il quitte l'espace aérien de [nom de l'État] ;

b) [autorité de police et/ou organe militaire], depuis le moment où l'aéronef s'arrête immédiatement après l'atterrissage jusqu'à ce que l'incident soit terminé ou jusqu'à ce que l'aéronef commence à circuler au sol immédiatement avant le décollage.

E. Contrôle

Cette section devrait décrire la mise en activité et la dotation en personnel des centres de contrôle d'incidents où les personnels intervenant dans la riposte rendent compte et prennent des mesures en conformité avec les plans conjoncturels appropriés. S'il y a lieu, les centres de contrôle aux niveaux national et local seront précisés. Le Chapitre 17 contient de plus amples indications.

1. Dès réception de la notification d'un acte d'intervention illicite, [autorité désignée] devra activer le centre national de contrôle d'incidents situé à [emplacement] et prendre des mesures complémentaires indiquées dans le [plan conjoncturel national].

2. Dès réception de la notification d'un acte d'intervention illicite survenant à un aéroport ou visant un aéronef en vol, [autorité ou administration aéroportuaire désignée] devra activer le centre directeur des opérations d'urgence (CDOU) à l'aéroport et prendre des mesures complémentaires conformément au [nom du plan conjoncturel d'aéroport approprié].

3. Tous les services ayant des responsabilités dans l'activation des centres de contrôle veilleront à ce que ces centres soient régulièrement entretenus et testés et que tout l'équipement de communication qui s'y trouve soit en bon état de fonctionnement.

F. Prestation de services de navigation aérienne

Étant donné que c'est au sol qu'un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite sera le moins en danger, l'Annexe 17 prescrit des normes sur la continuité de la prestation des services de navigation aérienne, l'autorisation pour un tel aéronef d'atterrir et son maintien au sol. La politique gouvernementale sur l'application de ces normes devrait être précisée dans cette partie du programme.

1. Dans le cas où un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite entre dans l'espace aérien de [nom de l'État] et demande à atterrir à un aérodrome en [nom de l'État], le centre de contrôle de la circulation aérienne approprié doit lui fournir toute l'assistance nécessaire pour protéger le vol, en tenant compte de la possibilité d'une descente d'urgence, et il doit prendre des mesures appropriées pour accélérer l'exécution de toutes les phases du vol, y compris l'autorisation d'atterrissage.

2. Après l'atterrissage, l'aéronef sera dirigé vers un poste de stationnement d'aéronef isolé désigné et toutes les mesures complémentaires seront prises conformément au [nom du plan conjoncturel d'aéroport].

3. Toutes les mesures praticables seront prises pour détenir l'aéronef au sol, à moins que son départ ne soit nécessaire en raison de l'obligation primordiale de protéger des vies humaines.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

4. Dans le cas où un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite traverse l'espace aérien de [nom de l'État], le centre de contrôle de la circulation aérienne approprié devra lui fournir toute l'assistance nécessaire pour protéger le vol pendant qu'il est dans l'espace aérien de [nom de l'État]. Le centre de contrôle de la circulation aérienne transmettra également tous les renseignements pertinents aux autres États dont relèvent les organismes des services de la circulation aérienne concernés, notamment ceux de l'aéroport de destination connue ou présumée, afin que des mesures de protection appropriées puissent être prises en temps utile, en route et à la destination connue, probable ou possible de l'aéronef.

G. Soutien spécialisé

Cette section devrait mentionner brièvement le rôle d''agents spécialisés dans la riposte à un acte d'intervention illicite et la façon dont il leur sera fait appel. Ces spécialistes pourront comprendre des négociateurs de libération d'otages, des services de neutralisation d'explosifs et de munitions, des interprètes et des équipes d'intervention armée. Il convient de faire référence aux plans conjoncturels, s'il y a lieu.

H. Médias d'information

Cette section devrait présenter la politique relative à la diffusion de renseignements aux médias d'information durant un acte d'intervention illicite et contenir une description des procédures et des moyens qui sont à la disposition des médias, tels que les salles de briefing. Pendant un acte d'intervention illicite, il importe que toutes les personnes responsables s'abstiennent de communiquer directement avec les médias et que toutes les demandes de renseignements soient transmises à un porte-parole désigné qui y donnera suite. De cette manière, il sera possible d'assurer le contrôle et l'exactitude des renseignements. Un seul service ou un seul représentant du gouvernement sera désigné comme l'unique autorité pouvant faire des déclarations aux médias. Un département des services d'information du gouvernement ou un bureau de relations publiques serait approprié à cette fin.

I. Compte rendu

Notification d'actes d'intervention illicite aux États

Il importe qu'un État dans lequel survient un acte d'intervention illicite transmette à tous les États concernés ainsi qu'à l'OACI tous les renseignements pertinents sur les aspects de sûreté, aussitôt que possible. D'autres États pourront souhaiter déployer des contre-mesures ou d'autres procédures pour faire face à des actes particuliers d'intervention illicite.

1. Dans le cas d'un acte d'intervention illicite survenant en [nom de l'État], tous les renseignements pertinents seront communiqués :

a) à l'État d'immatriculation de l'aéronef visé ;

b) à l'État de l'exploitant ;

c) à chaque État dont des ressortissants ont été tués ou blessés ;

d) à chaque État dont des ressortissants ont été pris en otage ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

e) à tout État dont on sait que des ressortissants se trouvent à bord de l'aéronef ;

f) à l'OACI.

Notification d'actes d'intervention illicite à l'OACI

La transmission à l'OACI de renseignements sur les actes d'intervention illicite est importante car elle pourrait entraîner l'étude de normes ou de pratiques recommandées nouvelles ou révisées, ainsi que l'élaboration de textes d'orientation supplémentaires à inclure dans le Manuel de sûreté de l'aviation *(Doc 8973 — Diffusion restreinte). L'Appendice 42 contient le* Rapport officiel sur un acte d'intervention illicite*. Les États peuvent en demander copie directement au siège de l'OACI à Montréal ou auprès des bureaux régionaux de l'OACI.*

2. Dans le cas d'un acte d'intervention illicite contre l'aviation civile, [nom de l'État] préparera et transmettra à l'OACI les renseignements suivants :

a) Rapport préliminaire d'un acte d'intervention illicite. Ce rapport, rédigé dans une des langues de travail de l'OACI (français, anglais, arabe, chinois, espagnol, russe), sera transmis à l'OACI dans les 30 jours qui suivent l'incident ; et

b) Rapport final d'un acte d'intervention illicite. Ce rapport, rédigé dans une des langues de travail de l'OACI (français, anglais, arabe, chinois, espagnol, russe), sera transmis à l'OACI dans les 60 jours qui suivent l'incident.

XI. CONTRÔLE DE LA QUALITÉ

Pour assurer que le NCASP reste un document efficace et à jour, il convient d'établir un mécanisme de contrôle de la qualité de la mise en œuvre du programme et de l'inclure dans un NQCP. Le Chapitre 7 et l'Appendice 6 contiennent de plus amples indications.

XII. AJUSTEMENT DU PROGRAMME ET DES PLANS CONJONCTURELS

Les États devraient être capables de modifier rapidement les dispositions et les mesures figurant dans leur NCASP, en fonction du niveau de menace visant des cibles d'aviation civile ou pour toutes autres raisons. Afin de réagir efficacement à des circonstances changeantes, l'État devrait mettre en place un mécanisme définissant clairement les responsabilités de la compilation, de l'analyse et de la diffusion des informations sur la menace contre l'aviation civile.

Les éléments du NCASP seraient ensuite modifiés en fonction de la menace. Les détails sur les mesures de sûreté de l'aviation qui seront instituées pour faire face à diverses menaces devraient figurer dans le plan national et les plans conjoncturels d'aéroport. Le Chapitre 17 contient de plus amples indications.

A. Généralités

La collecte et l'évaluation rapides et continues des renseignements sur la menace, ainsi que la diffusion de ces renseignements aux autorités compétentes, sont essentielles au maintien d'un programme effectif de sûreté de l'aviation. Selon le niveau de la menace qui existe sur son territoire, et compte tenu de la situation internationale,

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

[nom de l'État] ajustera les éléments pertinents de son NCASP. Il sera dûment tenu compte de la confidentialité de ces renseignements sur la menace et le processus de collecte de données.

B. Responsabilités

Collecte et compilation des renseignements sur la menace

1. [Nom du ou des services] seront responsables de la collecte et de la compilation des renseignements sur la menace contre l'aviation civile, incluant, sans s'y limiter, les renseignements sur les groupes terroristes internationaux et nationaux, les groupes violents à motivation politique et les éléments criminels.

Évaluation des renseignements sur la menace

2. [Nom du ou des services] seront responsables de l'évaluation des renseignements sur la menace en termes d'attaques potentielles contre les intérêts de l'aviation civile.

Diffusion des renseignements sur la menace

3. [Nom du ou des services] seront responsables de la communication aux autorités de l'aviation civile, en temps opportun, d'évaluations pertinentes de la menace. La diffusion de ces renseignements sera assurée par [décrire ici le processus].

Réaction aux renseignements sur la menace et modification du programme

4. En réaction à des renseignements spécifiques reçus sur une menace possible contre des intérêts de l'aviation civile, [nom de l'autorité compétente] aura la responsabilité principale d'analyser la menace par rapport à la vulnérabilité des cibles aéronautiques et d'assurer que des mesures appropriées soient prises par les aéroports, les exploitants et d'autres autorités nécessaires pour contrer cette menace.

5. Toute hausse générale du niveau de la menace contre l'aviation civile sera suivie d'un resserrement général des mesures de sûreté de l'aviation dans l'ensemble du système aéronautique, selon les dispositions du plan national et des plans conjoncturels d'aéroport.

6. En réaction à des menaces visant des cibles aéronautiques particulières (aéronef, exploitant d'aéronefs, installation ou service aéroportuaire, etc.), des mesures spécifiques seront prises selon les dispositions du plan national et des plans conjoncturels d'aéroport.

C. Examen de l'incident

Après un acte d'intervention illicite, il importe de faire un examen et une analyse postérieurs à l'incident pour déterminer l'efficacité des mesures et des procédures de sûreté figurant dans le NCASP et apporter les modifications nécessaires. L'autorité compétente désignée par l'État pour les questions de sûreté de l'aviation devrait avoir la responsabilité générale de mener l'étude et l'analyse susmentionnées. Toute modification du programme devrait être coordonnée étroitement avec toutes les autorités compétentes par l'intermédiaire du NCASC et des ASC. Le Chapitre 17 contient de plus amples orientations.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

XIII. FINANCEMENT DE LA SÛRETÉ

Les États devraient veiller à ce que des ressources financières suffisantes soient disponibles pour la mise en œuvre du NCASP, en portant une attention particulière aux ressources disponibles pour protéger les aéroports et les installations au sol. S'il le souhaite, un État peut indiquer dans cette section du programme la source de revenus et inclure tous autres renseignements pertinents sur les crédits budgétaires affectés aux dépenses de sûreté. On trouvera des renseignements supplémentaires sur le financement des coûts de la sûreté au Chapitre 6, ainsi que dans la Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne *(Doc 9082), le* Manuel de planification d'aéroport *(Doc 9184), 1re Partie*, *Chapitre 4*, *et le* Manuel sur l'économie des aéroports *(Doc 9562)*.

XIV. APPENDICES

Le NCASP de l'État devrait comprendre uniquement des énoncés de la politique nationale en matière de sûreté de l'aviation. Les détails pratiques sur l'application de cette politique seront présentés dans des documents d'appui, tels que les ASP des aéroports internationaux, les programmes de sûreté d'exploitants d'aéronefs, les programmes de sûreté des locataires et des prestataires de services de fret, ainsi que dans les plans conjoncturels nationaux.

Ces documents d'appui seront joints au NCASP sous forme d'appendices. L'avantage d'une telle méthode est que les auteurs originaux de ces documents (par exemple, les administrations aéroportuaires, les exploitants d'aéronefs, etc.) resteront responsables de leur mise à jour, et de la remise des versions révisées à l'autorité nationale compétente de la sûreté de l'aviation, aux fins d'inclusion dans le NCASP. Celui-ci pourrait ainsi être consulté par l'État comme un document autonome, sans appendices, ce qui permettra de le diffuser à un public élargi sans crainte de divulguer des renseignements opérationnels sensibles figurant dans les appendices.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 2

RÉSEAU DE POINTS DE CONTACT POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION FORMULAIRE D'INSCRIPTION

Veuillez remplir ce formulaire et vous assurer que le point de contact est non seulement bien informé, mais qu'il est également disponible 24 heures sur 24.

1. CONTACT POUR (État) _____

Contact(s) (*3 personnes au maximum ; peut inclure le Centre de commandement*) :

Nom : _____

Fonction/Service : _____

Adresse : _____

Tél. : _____

Fax : _____

Adresse électronique : _____

2. DESCRIPTION DU CONTACT (*Exemple : « Le Service XYZ est un centre de commandement ouvert 24 heures sur 24. Son personnel peut immédiatement mettre l'appelant en contact avec un expert approprié. »*)

_____

_____

_____

3. COMPÉTENCES LINGUISTIQUES DU CONTACT (*Exemple : « Le personnel du Centre de commandement ne parle que le français. »*)

_____

4. CONTACT ADMINISTRATIF (*Prière de fournir le nom et l'adresse électronique de la personne ou du service chargé(e) de communiquer à l'OACI les mises à jour des points de contact.*)

_____

Signature : Date :

_____

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 3

CLAUSE TYPE SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

(Pièce jointe à la Résolution du Conseil du 25 juin 1986)

Note.— Cette clause type a été rédigée pour être éventuellement insérée dans les accords bilatéraux sur les services aériens. Présentée uniquement à titre indicatif, elle n'a aucune portée obligatoire et ne limite en aucune façon la liberté contractuelle des États d'en élargir ou d'en limiter la portée, ni d'utiliser une formule différente.

« ARTICLE X »

a) Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Doc 8364), signée à Tokyo le 14 septembre 1963 ; la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Doc 8920), signée à La Haye le 16 décembre 1970 ; la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Doc 8966), signée à Montréal le 23 septembre 1971 ; le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile faite à Montréal le 23 septembre 1971* (Doc 9518) et signé à Montréal le 24 février 1988 ; la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Doc 9571), faite à Montréal le 1er mars 1991 ; la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Doc 9960), faite à Beijing le 10 septembre 2010 ; le *Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Doc 9959), fait à Beijing le 10 septembre 2010 ; et le *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, fait à Montréal le 4 avril 2014 (Doc 10034).

Note.— La disposition de la deuxième phrase en a) ci-dessus ne serait applicable que si les États concernés sont parties à ces Conventions et à ce Protocole.

b) Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils ou autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sûreté de l'aviation civile.

c) Les Parties, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'OACI et désignées comme Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent auxdites Parties ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés dans ces États, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

d) Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe c) ci-dessus et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des articles de cabine, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine aussi favorablement toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

e) En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin rapidement et en sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 4

ACCORD BILATÉRAL OU RÉGIONAL TYPE SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

Cet accord type est destiné uniquement à guider les États ; il n'a pas un caractère obligatoire et ne limite en aucune façon leur liberté contractuelle d'en étendre ou d'en limiter la portée, ou d'emprunter une voie différente. Par exemple, les États pourraient souhaiter inclure des dispositions sur les conséquences de la non-observation par l'une des Parties contractantes des obligations en matière de sûreté de l'aviation qui lui incombent au titre du présent accord ou de conventions multilatérales. Une fois de plus, cet accord type n'est pas destiné à remplacer ou à limiter la clause type sur la sûreté de l'aviation, dont le Conseil a recommandé aux États, le 25 juin 1986, qu'ils l'insèrent dans leurs accords bilatéraux sur les services aériens (voir Appendice 3), ni à aller à l'encontre de la politique officielle et permanente de l'OACI demandant l'acceptation universelle des conventions multilatérales relatives à la sûreté de l'aviation.

Le Gouvernement de [nom de l'État] et le Gouvernement de [nom de l'État],

Considérant que la menace continue d'actes d'intervention illicite dans l'aviation civile internationale exige l'attention urgente et continue de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et la pleine coopération de tous les États contractants afin de promouvoir la sécurité de l'aviation civile internationale,

Considérant que les droits et obligations des États prévus par les conventions internationales relatives à la sûreté de l'aviation et par les normes et pratiques recommandées adoptées par le Conseil de l'OACI au sujet de la sûreté de l'aviation pourraient être complétés et renforcés dans la coopération bilatérale entre les États,

Tenant compte de la Résolution A37-17 adoptée par l'Assemblée de l'OACI, qui dans son Appendice B lance un appel aux États contractants pour qu'ils prennent des mesures adéquates au sujet de l'extradition ou de la poursuite des auteurs d'actes de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile, en adoptant à cet effet des dispositions appropriées par voie de législation ou de traités, ou en renforçant les arrangements existants et en concluant des accords appropriés pour la répression de ces actes prévoyant l'extradition des personnes qui commettent des attaques criminelles contre l'aviation civile internationale,

Désireux de s'entraider pour réprimer les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1

Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 (Doc 8364) ; la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970 (Doc 8920) ; la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971 (Doc 8966) ; le *Protocole pour la*

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile faite à Montréal le 23 septembre 1971 et signé à Montréal le 24 février 1988 (Doc 9518) ; la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection,* faite à Montréal le 1er mars 1991 (Doc 9571) ; la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale*, faite à Beijing le 10 septembre 2010 (Doc 9960) ; le *Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, fait à Beijing le 10 septembre 2010 (Doc 9959) ; et le *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs,* fait à Montréal le 4 avril 2014 (Doc 10034).

Note.— Les dispositions mentionnées dans la deuxième phrase ne s'appliqueraient que si les États concernés sont parties à ces Conventions et Protocoles. Cependant, si les États ou l'un d'entre eux ne sont pas parties à ces Conventions et Protocoles, ils peuvent néanmoins convenir d'en accepter les dispositions en s'y référant et à titre strictement bilatéral.

Article 2

Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes d'intervention illicite contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

Article 3

En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou un autre acte d'intervention illicite contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes, par consultation mutuelle, s'entraident en facilitant les communications et les autres mesures appropriées destinées à mettre fin à cet incident ou à cette menace d'incident aussi rapidement qu'il se pourra, tout en exposant au minimum les vies humaines.

Article 4

Chaque Partie contractante prend les mesures qu'elle jugera réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite ou un autre acte d'intervention illicite et ayant atterri sur son territoire soit retenu au sol, à moins que l'obligation primordiale de protéger la vie humaine n'exige de le laisser partir. Ces mesures seront prises, toutes les fois que cela sera possible, sur la base de consultations mutuelles.

Article 5

Dans leurs rapports mutuels, les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux dites Parties ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Article 6

Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question à l'article 5 et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour filtrer les passagers, les équipages, les articles de cabine, les bagages, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine d'un œil favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

Article 7

Les autorités compétentes des Parties contractantes se consultent périodiquement en vue de concerter leurs actions pour assurer la sûreté de l'aviation civile et, en particulier, pour prévenir les actes d'intervention illicite dirigés contre elle, ainsi que pour échanger l'expérience acquise et des renseignements sur ces questions. Les dates, lieux et procédures de conduite des consultations sont convenus par les Parties contractantes.

Article 8

Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord qui ne peut être réglé par voie de négociation directe est soumis à un arbitrage conformément à la procédure prévue dans [Accord sur les services de transport aérien entre les Parties contractantes de...] [ou par tout autre moyen convenu entre les Parties contractantes].

Article 9

Le présent accord entrera en vigueur le jour de sa [signature/ratification/acceptation] et demeurera en vigueur tant qu'aucune des Parties contractantes n'aura notifié à l'autre Partie sa dénonciation. Dans ce cas, l'accord prendra fin [nombre de jours] après la date de réception de la notification. Celle-ci sera envoyée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Fait en deux exemplaires, à [lieu], ce [jour] de [mois], en [année] et en [langue(s)], chaque version faisant également foi.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 5

ORGANES CONSULTATIFS NATIONAUX DE L'INDUSTRIE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION — ÉVALUATION DES INCIDENCES OPÉRATIONNELLES ET ÉCONOMIQUES

Les États devraient tenir compte des orientations figurant dans le présent appendice et ses suppléments pour élaborer et/ou mettre en œuvre les mesures de sûreté de l'aviation nouvellement établies ou mises à jour :

a) Supplément A — Modèle pour les organes consultatifs nationaux de l'industrie en matière de sûreté de l'aviation ;

b) Supplément B — Domaines d'évaluation des incidences ;

c) Supplément C — Modèle d'évaluation de cas.

— — — — — — — —

Supplément A à l'Appendice 5

MODÈLE POUR LES ORGANES CONSULTATIFS NATIONAUX DE L'INDUSTRIE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION

Objectif : L'objectif ultime d'un organe consultatif de l'industrie devrait être de renforcer la sûreté de l'aviation.

Rôle : Un organe consultatif de l'industrie devrait offrir une tribune aux représentants de l'aviation pour apporter des rétroactions à l'autorité nationale compétente au cours du processus d'élaboration de règles, et pour échanger des idées concernant l'élaboration de futures règles en matière de sûreté.

Sous-groupes : La création de sous-groupes ou de comités peut être envisagée pour mieux procéder aux consultations et recueillir des observations sur certains sujets d'intérêt particuliers.

Composition : D'une manière générale, les membres devraient être des organismes qui interviennent dans la sûreté de l'aviation, ou en sont directement concernés. Les représentants devraient inclure des représentants de services opérationnels des exploitants d'aéronefs, de l'État, d'aéroports, d'associations de navigants et d'organismes étrangers parties prenantes. L'industrie de la sûreté, principalement les entreprises de sûreté et fabricants de matériel de sûreté, devrait aussi faire partie des organes consultatifs de l'industrie pourvu que leur apport reste de nature technique.

Membres : Les membres d'un organe consultatif de l'industrie devraient être des cadres supérieurs des services de sûreté de leurs organismes.

Fonctionnement : Les organes consultatifs de l'industrie devraient tenir des réunions trimestrielles, en convoquant au besoin des réunions extraordinaires. Les réunions devraient être présidées par l'autorité compétente de l'État. Des communications régulières par voie électronique devraient avoir lieu entre les réunions. Les documents, y compris les projets de textes législatifs, devraient être diffusés au moins une semaine avant chaque réunion, sauf circonstances extraordinaires. Après chaque réunion, les procès-verbaux devraient être enregistrés et diffusés. Les procès-verbaux devraient inclure des renseignements sur les décisions prises à l'issue du processus de consultation. Un site web à diffusion restreinte pour renforcer la communication entre tous les membres faciliterait les travaux d'un organe consultatif de l'industrie.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément B à l'Appendice 5

DOMAINES D'ÉVALUATION DES INCIDENCES

Le présent supplément brosse un tableau général des différents domaines et des différentes disciplines qui peuvent être inclus dans une évaluation d'incidences. Les domaines énumérés ci-après sont indiqués uniquement à titre indicatif et devront être adaptés à la nature des mesures de sûreté nouvelles et/ou modifiées. Il incombe aux États de déterminer les domaines à analyser, selon les environnements d'exploitation et les considérations nationales et locales.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

1. Considérations internationales et de communication

- Internes
  - *Protection des consommateurs*
  - *Protection des données*
  - *Distorsion de la concurrence*
  - *Impact des médias/perception du public*
  - *Incidences sociales (considérations d'emploi)*
- Externes
  - *Accords existants*
  - *Routes commerciales*
  - *Projets internationaux*
  - *Autres modes de transport*

2. Considérations de coûts et considérations économiques plus vastes

- Entités touchées (autorités d'État, organismes d'exploitation tels que les exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs, les agents réglementés, etc.)
- Mise en œuvre
- Supervision
- Besoins de formation
- Évolution des ressources
- Investissement dans l'équipement
- Administratives
- Frais de sûreté

3. Exploitations

- Efficacité
  - *Débit des passagers*
  - *Fiabilité*
- Exigences des systèmes
  - *Compatibilité avec l'équipement actuel*
  - *Exigence de la TI*
  - *Sécurité, intégrité, confidentialité et disponibilité de la TI*
- Exigences de l'infrastructure
  - *Besoin d'espace supplémentaire*
  - *Limitations dans la mise en œuvre en raison des contraintes de construction (poids, etc.)*
  - *Nouvelles installations électriques (câblage, prises, etc.)*
  - *Restriction due à des contraintes environnementales (température, humidité, vibrations)*
  - *Perturbations des aménagements actuels (nécessité d'un bâtiment de transition)*
- Modifications des procédures et des processus
  - *Résolution des alarmes*
- Procédures de surveillance de la conformité
- Ressources humaines
  - *Effectifs requis*
  - *Qualifications requises*
  - *Formation requise*
  - *Certification requise*
  - *Incidences sur les facteurs humains (interface avec l'exploitant, et performances de l'agent de filtrage)*
- Communications (avec les passagers, le personnel et/ou toutes les parties prenantes)
- Sécurité aérienne (procédures/exploitations/ coordination avec les autorités de la sécurité)
- Différences des incidences suivant l'exploitation (taille de l'aéroport, nombre et caractéristiques des aérogares, exploitation par réseau/point à point, et vols domestiques/internationaux)

4. Facilitation

- Passagers
  - *Confidentialité*
  - *Acceptabilité/compréhension*
  - *Durée de l'attente/des files*
  - *Catégories spéciales de passagers (p. ex. personnes handicapées)*
- Marchandises
  - *Fret*
  - *Poste*
  - *Provisions de bord et autres fournitures d'aéronef*
  - *Fournitures d'aéroport*
- Processus de facilitation
  - *Reconnaissance d'équivalence*
  - *Immigration/douanes*

5. Technologie

- Normes de détection
- Matériel (p. ex. adapté à l'emploi, durée de vie)
- Logiciel (mise à niveau requise)
- Disponibilité et acquisition (matériel et logiciel)
- Support et entretien

6. Santé, sécurité et environnement (p. ex. déchets, bruit, alimentation énergétique)

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément C à l'Appendice 5

MODÈLE D'ÉVALUATION DE CAS

PARTIE A — QUESTIONS GÉNÉRALES			
Quels sont les risques à atténuer ?			
Quelles sont les mesures d'atténuation déjà en place ?			
Quelle est la raison du changement proposé ?			
Quels sont les résultats visés avec le changement proposé ?			
Quelles options sont disponibles pour atteindre les résultats souhaités ?			
Option 1		**Option 2**	**Option 3**
NOTES			
Est-il nécessaire de modifier des règlements ou des instruments non réglementaires pour appliquer les différentes options ?			
Option 1		**Option 2**	**Option 3**
NOTES			
Quels autres moyens existe-t-il pour permettre l'application des différentes options ? (p. ex. politique, procédures, formation, équipement, etc.)			
Option 1		**Option 2**	**Option 3**
NOTES			

AUTRES OBSERVATIONS	

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

PARTIE B — PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES			
Quelles sont les parties prenantes touchées ?			
Ont-elles été consultées ?			
Quelles sont les principales incidences signalées par les parties prenantes ?			
Option 1		**Option 2**	**Option 3**
NOTES			
Les autres options indiquées par les parties prenantes ont-elles été considérées ?			
Option 1		**Option 2**	**Option 3**
Notes			

AUTRES OBSERVATIONS	

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 6

APERÇU DE MODÈLE DE PROGRAMME NATIONAL DE CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE (NQCP)

CHAPITRE 1. Introduction

1.1 Autorité compétente pour mener les activités de contrôle de la qualité
- 1.1.1 Autorité
- 1.1.2 Objectifs
- 1.1.3 Gestion du programme

1.2 Principes directeurs
- 1.2.1 Autorité compétente
- 1.2.2 Autres entités
- 1.2.3 Ressources humaines

1.3 Outils de mise en application

1.4 Cadre législatif

1.5 Autorité et responsabilité des inspecteurs

1.6 Code de conduite des inspecteurs

1.7 Divulgation de l'information
- 1.7.1 Demandes des médias
- 1.7.2 Communiqués — mesures d'application
- 1.7.3 Contrôle des dossiers sur l'application
- 1.7.4 Traitement des informations sensibles en matière de sûreté

CHAPITRE 2. Évaluation de sûreté des aéroports

2.1 Audit/inspection d'aéroport
- 2.1.1 Préparation
- 2.1.2 Évaluation de la conformité aux exigences nationales
  - a) Programme de sûreté d'aéroport (ASP)
  - b) Comité de sûreté d'aéroport
  - c) Sélection et recrutement
  - d) Formation du personnel de sûreté de l'aviation d'aéroport
  - e) Zones de sûreté à accès réglementé, y compris panneaux, barrières et systèmes de contrôle d'accès
  - f) Système de permis d'identification de sûreté d'aéroport
  - g) Permis de véhicule
  - h) Véhicules et fournitures transportées côté piste

Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

i) Mouvement des personnes et des véhicules
j) Contrôles des verrous et des clés
k) Plans et procédures d'urgence
l) Détection et neutralisation d'explosifs
m) Plans de construction
n) Boutiques hors taxes et autres détaillants
o) Mesures internes de contrôle de la qualité

2.1.3 Conclusion de l'audit//inspection de sûreté d'aéroport

2.2 Tests de sûreté d'aéroport
2.2.1 Préparation
2.2.2 Types de tests de sûreté
2.2.3 Conclusion des tests de sûreté d'aéroport

CHAPITRE 3. Évaluation de sûreté des exploitants d'aéronefs

3.1 Audit/inspection d'exploitant d'aéronefs
3.1.1 Préparation
3.1.2 Évaluation de conformité aux exigences nationales
a) Programme de sûreté d'exploitant d'aéronefs (AOSP)
b) Sélection et recrutement
c) Formation à la sûreté de l'aviation
d) Contrôles et/ou fouilles de sûreté des aéronefs
e) Protection des aéronefs
f) Protection du poste de pilotage pendant le vol
g) Rapprochement des passagers et des bagages
h) Arrêts en transit — passagers qui débarquent
i) Personnes sous garde légale ou sous contrôle administratif et passagers perturbateurs
j) Transport d'armes dans la cabine de l'aéronef
k) Transport d'armes dans la soute de l'aéronef
l) Documents de voyage
m) Système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV)
n) Fournitures de restauration et de service à bord
o) Activités internes de contrôle de la qualité
3.1.3 Conclusion de l'audit/inspection d'exploitant d'aéronefs

3.2 Tests de sûreté d'exploitant d'aéronefs
3.2.1 Préparation
3.2.2 Types de tests de sûreté
3.2.3 Conclusion des tests de sûreté d'exploitant d'aéronefs

CHAPITRE 4. Évaluation de sûreté du fret et de la poste

4.1 Audit/inspection du fret et/ou de la poste
4.1.1 Préparation
4.1.2 Évaluation de conformité aux exigences nationales
a) Sûreté des installations
b) Sélection et recrutement
c) Formation à la sûreté de l'aviation
d) Contrôles de sûreté, y compris l'inspection/filtrage

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

e) Protection du fret et de la poste
f) Chaîne des responsabilités
g) Supervision et conformité

4.1.3 Conclusion de l'audit/inspection du fret et/ou de la poste

4.2 Tests de sûreté du fret et/ou de la poste
4.2.1 Préparation
4.2.2 Types de tests de sûreté
4.2.3 Conclusion des tests de sûreté du fret et/ou de la poste

CHAPITRE 5. Évaluation de l'inspection/filtrage de sûreté

5.1 Audit/inspection de l'inspection/filtrage de sûreté
5.1.1 Préparation
5.1.2 Évaluation de conformité — audit/inspection de l'inspection/filtrage de sûreté
a) Formation et certification du personnel d'inspection/filtrage
b) Matériel d'I/F de sûreté
c) Inspection/filtrage des passagers au départ et des bagages de cabine
d) Inspection/filtrage des passagers en transit et des bagages de cabine
e) Inspection/filtrage des bagages de soute au départ
f) Inspection/filtrage des bagages de soute en correspondance
g) Protection des passagers inspectés/filtrés et de leurs bagages de cabine
h) Protection des bagages de soute inspectés/filtrés ou acceptés à la garde de l'exploitant d'aéronefs
i) Protection des opérations concernant les passagers en transit et leurs bagages de cabine et de l'aéroport de transit
j) Inspection/filtrage et contrôles de sûreté des personnes autres que les passagers et des articles transportés

5.1.3 Conclusion de l'audit/inspection de l'inspection/filtrage de sûreté

5.2 Tests d'inspection/filtrage de sûreté
5.2.1 Préparation
5.2.2 Types de tests de sûreté
5.2.3 Conclusion des tests d'inspection/filtrage de sûreté

CHAPITRE 6. Évaluation de sûreté des entreprises de restauration et de nettoyage à bord

6.1 Audit/inspection des entreprises de restauration et de nettoyage à bord
6.1.1 Préparation
6.1.2 Évaluation de conformité aux exigences nationales
a) Mesures/programme de sûreté des entreprises de restauration et de nettoyage à bord
b) Sélection et recrutement
c) Formation à la sûreté de l'aviation
d) Sûreté des locaux
e) Préparation et entreposage
f) Contrôle et scellement des véhicules, chariots de restauration et conteneurs
g) Livraison des provisions et fournitures
h) Réception des provisions et fournitures
i) Marchandises destinées à la vente à bord d'un aéronef
j) Activités internes de contrôle de la qualité

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

6.1.3 Conclusion de l'audit/inspection des entreprises de restauration et/ou de nettoyage à bord

6.2 Tests de sûreté des entreprises de restauration et/ou de nettoyage à bord
6.2.1 Préparation
6.2.2 Types de tests de sûreté
6.2.3 Conclusion des tests de sûreté des entreprises de restauration et/ou de nettoyage à bord

CHAPITRE 7. Évaluation de sûreté des boutiques hors taxes et autres détaillants/locataires

7.1 Audit/inspection des boutiques hors taxes et autres détaillants/locataires
7.1.1 Préparation
7.1.2 Évaluation de conformité aux exigences nationales
a) Boutiques hors taxes et autres détaillants/locataires
b) Autres locataires de l'aéroport
c) Sélection et recrutement
d) Formation à la sûreté de l'aviation
7.1.3 Conclusion de l'audit/inspection des boutiques hors taxes et/ou autres détaillants/locataires

7.2 Tests de sûreté des boutiques hors taxes et/ou autres détaillants/locataires
7.2.1 Préparation
7.2.2 Types de tests de sûreté
7.2.3 Conclusion des tests de sûreté des boutiques hors taxes et/ou autres détaillants/locataires

CHAPITRE 8. Détection de la non-conformité, investigations et mise en application

8.1 Aperçu général

8.2 Détection d'une non-conformité présumée
8.2.1 Audits de sûreté
8.2.2 Inspections de sûreté
8.2.3 Tests de sûreté
8.2.4 Enquêtes de sûreté

8.3 Principes et philosophie de la mise en application

8.4 Enquête
8.4.1 Étapes préparatoires
8.4.2 Procédures d'enquête

8.5 Mesures administratives

8.6 Procédures pénales

8.7 Mesures d'intervention
8.7.1 Détention d'un aéronef
8.7.2 Rappel d'un aéronef

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.8 Procédures relatives à des mesures d'application
- 8.8.1 Processus administratif de pénalités monétaires et réaction à des pénalités monétaires
- 8.8.2 Processus de pénalités monétaires
- 8.8.3 Suspension pour incompétence et défaut de se conformer aux conditions
- 8.8.4 Procédures pour la détention d'un aéronef

ANNEXES

Annexe 1 — Calendrier d'inspection
Annexe 2 — Exemple de liste de vérification d'inspection de zones de sûreté à accès réglementé
Annexe 3 — Modèle de liste de vérification d'inspection

APPENDICES

Chapitre 2
- 2.1 Formulaires, listes de vérification et protocoles d'activités de contrôle de la qualité pour la conduite d'audits, d'inspections, de tests et d'enquêtes de sûreté d'aéroport
- 2.2 Modèles de lettres

Chapitre 3
- 3.1 Formulaires, listes de vérification et protocoles d'activités de contrôle de la qualité pour la conduite d'audits, d'inspections, de tests et d'enquêtes de sûreté d'exploitant d'aéronefs
- 3.2 Modèles de lettres

Chapitre 4
- 4.1 Formulaires, listes de vérification et protocoles d'activités de contrôle de la qualité pour la conduite d'audits, d'inspections, de tests et d'enquêtes de sûreté du fret et de la poste
- 4.2 Modèles de lettres

Chapitre 5
- 5.1 Formulaires, listes de vérification et protocoles d'activités de contrôle de la qualité pour la conduite d'audits, d'inspections, de tests et d'enquêtes sur l'inspection/filtrage de sûreté
- 5.2 Modèles de lettres
- 5.3 Liste de dispositifs de tests agréés
- 5.4 Configuration des SCP
- 5.5 Contenu des tests de sûreté des bagages utilisés en cabine et bagages de soute
- 5.6 Dossier d'utilisation de dispositifs de tests d'infiltration
- 5.7 Configurations et systèmes d'installations d'inspection/filtrage des bagages de soute

Chapitre 6
- 6.1 Formulaires, listes de vérification et protocoles d'activités de contrôle de la qualité pour la conduite d'audits, d'inspections, de tests et d'enquêtes de sûreté d'entreprises de restauration et de nettoyage à bord
- 6.2 Modèles de lettres

Chapitre 7
- 7.1 Formulaires, listes de vérification et protocoles d'activités de contrôle de la qualité pour la conduite d'audits, d'inspections, de tests et d'enquêtes de sûreté de boutiques hors taxes et autres détaillants/ locataires

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.2 Modèles de lettres

Chapitre 8

8.1 Formulaires et correspondance

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 7

APERÇU DE MODÈLE DE PROGRAMME NATIONAL DE FORMATION À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE (NCASTP)

Chapitre 1. Programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile (NCASTP)

1.1 Objectif
1.2 Portée
1.3 Base juridique
1.4 Définitions
1.5 Organisation et responsabilités
1.6 Population ciblée

Chapitre 2. Personnel de sûreté

2.1 Recrutement
2.2 Qualifications des agents d'inspection/filtrage
2.3 Qualifications des auditeurs et inspecteurs nationaux
2.4 Qualifications des gestionnaires
2.5 Qualifications des instructeurs
2.6 Sélection
2.7 Conditions relatives à la formation
2.8 Progression des carrières

Chapitre 3. Personnel autre que de sûreté

3.1 Recrutement et sélection
3.2 Conditions relatives à la formation

Chapitre 4. Certification

4.1 Agents d'inspection/filtrage
- a) Introduction
- b) Éléments clés
- c) Examens
- d) Formation initiale, formation en cours d'emploi et formation assistée par ordinateur (FAO)
- e) Reprise des examens
- f) Maintien de la certification
- g) Renouvellement de la certification

4.2 Instructeurs
4.3 Auditeurs et inspecteurs nationaux
4.4 Gestionnaires

Chapitre 5. Modules d'instruction et plans de cours

5.1 Sensibilisation aux questions de sûreté
5.2 Exploitants d'aéroport et exploitants d'aéronefs et leurs agents
5.3 Inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

5.4 Inspection/filtrage des bagages de soute — ordinaire et/ou détection d'explosifs et/ou détection d'engins explosifs
5.5 Sûreté des bagages de soute
5.6 Sûreté des exploitants d'aéronefs
5.7 Sûreté des entreprises de restauration (traiteurs)
5.8 Sûreté du fret et de la poste
5.9 Sûreté des entreprises de nettoyage
5.10 Gestion de la sûreté
5.11 Sûreté du contrôle de la circulation aérienne
5.12 Auditeurs/inspecteurs nationaux
5.13 Instructeurs nationaux en sûreté de l'aviation
5.14 Planification conjoncturelle et gestion de crise

Chapitre 6. Dossiers de formation

Appendices

Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 8

MODÈLES DE PROGRAMMES DE FORMATION DU PERSONNEL DE SÛRETÉ

1. Un NCASTP devrait exiger que tout le personnel de sûreté qui participe à la mise en œuvre de mesures de sûreté reçoive une formation spécialisée, en plus de la formation de sensibilisation aux questions de sûreté, pour assurer que toutes les procédures de sûreté de l'aviation soient appliquées par un personnel recruté et formé comme il convient.

2. Les suppléments au présent appendice contiennent des modèles de programmes pour la formation spécialisée du personnel des exploitants d'aéroport et exploitants d'aéronefs et d'autres agents, ainsi que du personnel responsable :

a) de l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine ;

b) de l'inspection/filtrage des bagages de soute ;

c) de la sûreté des bagages de soute ;

d) de la gestion de la sûreté ;

e) des mesures de contrôle de la qualité ;

f) de la formation à la sûreté de l'aviation ;

g) de la planification conjoncturelle et de la gestion de crise.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément A à l'Appendice 8

PERSONNEL DES EXPLOITANTS D'AÉROPORT ET DES EXPLOITANTS D'AÉRONEFS ET AUTRES AGENTS

1. La formation spécialisée du personnel des exploitants d'aéroport et des exploitants d'aéronefs et d'autres agents a pour objet d'assurer que toutes les procédures de sûreté de l'aviation soient appliquées par un personnel recruté et formé de façon appropriée.

2. Un NCASTP devrait spécifier les exigences de formation en ce qui concerne :

a) les objectifs et l'organisation de la sûreté de l'aviation ;

b) l'autorité juridique, les rôles et les responsabilités du personnel de sûreté de l'aviation ;

c) l'application des mesures de contrôle d'accès ;

d) l'application des contrôles de sûreté ;

e) l'utilisation du matériel de sûreté ;

f) la réaction aux incidents de sûreté.

3. La formation spécialisée devrait être d'une durée minimale de cinq jours et devrait combiner l'instruction en classe, la formation assistée par ordinateur (FAO) et des exercices pratiques sur le matériel véritable. Les agents d'inspection/filtrage devraient recevoir au moins 40 heures de formation en cours d'emploi et être dûment certifiés avant leur entrée en fonctions. Le personnel devrait suivre des cours de recyclage au moins tous les 12 mois.

4. Les modules de formation pertinents sont les suivants :

a) sûreté de l'aviation :
- objectifs et organisation de la sûreté de l'aviation ;
- contrôles, instructions et directives de sûreté ;
- aspects des menaces pour la sûreté ;

b) autorité juridique :
- législation ;
- rôle des agents chargés de l'application de la loi ;

c) exploitants d'aéroport et exploitants d'aéronefs :
- organisation et ASC ;
- programmes de sûreté des exploitants d'aéroport et des exploitants d'aéronefs ;
- configuration de l'aéroport ;
- zones de sûreté à accès réglementé (zones stériles) ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

d) mesures de contrôle d'accès :
- système de contrôle d'accès à l'aéroport ;
- permis de contrôle d'accès à l'aéroport ;
- surveillance ;
- patrouilles des zones stériles ;
- objet des patrouilles ;
- caractéristiques clés de patrouilles efficaces ;
- exemples de situations qui justifient d'autres mesures et quelles devraient être ces mesures ;

e) contrôles de sûreté :
- fouilles et vérifications d'un aéronef ;
- inspection/filtrage et fouilles manuelles des passagers et des membres d'équipage, des bagages, du fret, de la poste, des provisions et fournitures de restauration et d'autres articles embarqués ;
- inspection/filtrage et fouille des fournitures de bord ;
- fouille d'un bâtiment ;
- reconnaissance des explosifs, engins incendiaires, armes à feu et autres armes par des exercices pratiques et identification à vue au moyen du matériel de sûreté ;
- méthodes de dissimulation ;
- bonne connaissance du matériel de sûreté ;

f) matériel de sûreté :
- expérience pratique de l'utilisation du matériel de sûreté ;
- reconnaissance des explosifs et autres engins dangereux détectés au moyen de ce matériel ;
- nouvelles techniques et nouveaux matériels ;

g) réaction aux incidents de sûreté :
- réaction aux menaces, aux détournements, aux menaces à la bombe, à la découverte d'articles suspects, à des actes d'agression ;
- déclaration à faire en cas d'incident ;

h) sensibilisation aux questions de sûreté.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément B à l'Appendice 8

INSPECTION/FILTRAGE DES PASSAGERS ET DES BAGAGES DE CABINE

1. La formation à l'inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine a pour objet d'assurer que les agents d'inspection/filtrage soient en mesure d'appliquer les mesures de sûreté appropriées dans le cadre de leurs activités normales.

2. Le NCASTP devrait spécifier les exigences de formation concernant :

a) l'inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine ;

b) les procédures de fouille manuelle ;

c) la reconnaissance d'armes à feu, d'explosifs, d'engins incendiaires et de marchandises dangereuses ;

d) l'utilisation du matériel de sûreté ;

e) les catégories particulières de passagers ;

f) les aspects du service à la clientèle.

3. À l'issue de leur formation et de leur certification, les membres du personnel de sûreté devraient être en mesure de s'acquitter de leurs fonctions.

4. La formation devrait consister en une instruction formelle avec des modules pédagogiques adaptés au niveau de responsabilité de l'élève, suivie d'au moins 40 heures de formation supervisée en cours d'emploi.

5. La formation initiale doit être achevée avant que les intéressés ne soient autorisés à prendre leurs fonctions. Ils devraient suivre aussi des cours de recyclage dans les 13 mois qui suivent la formation initiale, et chaque année par la suite.

6. Les modules de formation pertinents sont les suivants :

a) fouilles manuelles :
- but de la fouille manuelle ;
- avantages et limites de la fouille manuelle ;
- méthodes de dissimulation ;
- procédures à suivre si une personne refuse de se laisser fouiller ;
- procédures à suivre si un article interdit est découvert ;
- traitement des passagers ayant des besoins particuliers ;

b) fouille des bagages de cabine (articles transportés et effets personnels) :
- but de la fouille des bagages de cabine et des effets personnels ;
- base d'acceptation ou de rejet d'un article ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

- procédures à suivre si un passager refuse que ses bagages de cabine et/ou ses effets personnels soient fouillés ;
- circonstances dans lesquelles les bagages de cabine devraient être fouillés manuellement, nécessité des fouilles aléatoires, et exemptions ;
- exécution systématique d'un certain nombre de fouilles d'un échantillon représentatif d'un certain type de bagages ;
- méthodes de dissimulation ;
- signes révélant qu'un objet a été modifié pour dissimuler un article interdit ;
- procédures à suivre si un article interdit est découvert ;

c) armes à feu, explosifs, engins incendiaires et marchandises dangereuses :
- types d'articles réglementés, y compris les marchandises dangereuses et articles interdits ;
- types d'armes à feu et pièces qui les composent ;
- types de munitions ;
- caractéristiques des explosifs et des matières incendiaires ;
- éléments essentiels des engins explosifs improvisés et des engins incendiaires improvisés ;
- mesures à prendre quand un article réglementé est découvert ou quand il est soupçonné qu'un passager est en possession d'une arme ;

d) appareils de radioscopie conventionnels :
- objet de l'inspection/filtrage et organisation d'une installation d'inspection/filtrage ;
- obligations réglementaires nationales et locales relatives à l'hygiène publique et à la sécurité ;
- comment fonctionnent les appareils de radioscopie et comment devenir compétent dans leur utilisation ;
- procédures d'essai des appareils de radioscopie ; limitations et particularités de ces appareils ;
- devenir compétent dans l'interprétation des images radioscopiques et l'identification d'articles à partir de ces images ;
- procédures à suivre en ce qui concerne les mesures de contrôle d'accès ;
- procédures à suivre dans des situations particulières ;

e) WTMD et HHMD :
- objet/but des WTMD ;
- modèles de WTMD actuellement utilisés et leur fonctionnement ;
- tester les WTMD avant utilisation, en employant un objet standard, et reconnaître les défaillances/ imperfections essentielles ;
- procédures à suivre en cas d'alarme déclenchée par un WTMD ;
- objet/but des HHMD ;
- réglage et essais d'un HHMD avant son utilisation ;
- procédures à suivre en cas d'alarme déclenchée par un HHMD ;
- pratique et exercice des compétences et connaissances nécessaires pour utiliser les WTMD et HHMD ;

f) catégories particulières de passagers :
- catégories particulières de passagers, incluant les personnalités importantes, personnes expulsées, personnes non admissibles, passagers perturbateurs, etc. ;
- passagers exemptés de l'inspection/filtrage ;
- mesures de sûreté supplémentaires spéciales ;

g) passagers handicapés ou à mobilité réduite :
- communication avec les passagers handicapés ou à mobilité réduite ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

- techniques de fouille manuelle des personnes handicapées ou à mobilité réduite ainsi que de leurs bagages de cabine et de leurs effets personnels
- fouilles en privé dans la cabine ;
- aide d'un médecin et/ou d'un infirmier ;
- fouille sur fauteuil roulant et/ou civière.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément C à l'Appendice 8

INSPECTION/FILTRAGE DES BAGAGES DE SOUTE

1. La formation à l'inspection/filtrage des bagages de soute a pour objet d'assurer que les agents d'inspection/filtrage soient en mesure d'appliquer les mesures de sûreté appropriées dans le cadre de leurs activités normales.

2. Un NCASTP devrait spécifier les exigences de formation en ce qui concerne :

a) l'inspection/filtrage des bagages de soute et l'utilisation des appareils de radioscopie ;

b) la reconnaissance des armes à feu, explosifs, engins incendiaires et marchandises dangereuses ;

c) le traitement des bagages de soute de catégories particulières de passagers ;

d) le service à la clientèle, s'il y a lieu.

3. À l'issue de la formation et de la certification, le personnel devrait être qualifié pour exercer ses fonctions de sûreté.

4. La formation devrait consister en instruction formelle avec des modules expressément adaptés au niveau de responsabilité du stagiaire, suivie d'au moins 40 heures de formation supervisée en cours d'emploi.

5. La formation initiale devrait être achevée avant que les employés ne soient autorisés à prendre leurs fonctions. Ils devraient suivre aussi des cours de recyclage dans les 13 mois qui suivent la formation initiale, puis tous les ans.

6. Modules de formation :

a) armes à feu, explosifs, engins incendiaires et marchandises dangereuses :
- types d'articles réglementés, y compris les marchandises dangereuses et articles interdits ;
- types d'armes à feu et pièces qui les composent ;
- types de munitions ;
- caractéristiques des matières explosibles et incendiaires ;
- éléments essentiels des engins explosifs improvisés et engins incendiaires improvisés ;
- procédures à suivre si un article réglementé est découvert ou s'il est soupçonné qu'un passager est en possession d'une arme ;

b) appareils de radioscopie conventionnels :
- but de l'inspection/filtrage et organisation d'une installation d'inspection/filtrage ;
- obligations applicables aux échelons national et local en matière de santé publique et de sécurité ;
- comment fonctionnent les appareils de radioscopie et comment devenir compétent dans leur utilisation ;
- procédures d'essai des appareils de radioscopie ; limites et particularités de ces appareils ;
- devenir compétent dans l'interprétation des images radioscopiques et l'identification d'articles à partir de leur représentation radioscopique ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

- procédures à suivre en ce qui concerne les mesures de contrôle d'accès ;
- procédures à suivre dans des situations particulières ;

c) détection des explosifs et EDDS :
- but de l'inspection/filtrage et organisation d'une installation d'inspection/filtrage ;
- comment fonctionne le matériel EDDS de détection d'explosifs ;
- interprétation des images de détection d'explosifs et EDDS ;
- raisons pour lesquelles un article est considéré suspect ;
- procédures à suivre en présence d'une menace ;
- procédures à suivre si un article suspect et/ou réglementé est détecté ;
- procédures de compte rendu ;

d) catégories particulières de passager :
- catégories particulières de passagers, y compris les personnalités importantes, personnes expulsées, personnes non admissibles, passagers perturbateurs, etc. ;
- exemptions de l'inspection/filtrage ;
- mesures de sûreté supplémentaires spéciales.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément D à l'Appendice 8

SÛRETÉ DES BAGAGES DE SOUTE

1. La formation à la sûreté des bagages de soute a pour objet d'assurer que les employés participant au traitement des bagages de soute des passagers soient en mesure d'appliquer les procédures de sûreté appropriées dans le cadre de leurs activités normales.

2. Un NCASTP devrait spécifier les exigences de formation en ce qui concerne :

a) le rapprochement des passagers et de leurs bagages ;

b) le contrôle d'accès aux zones stériles où les bagages de soute sont traités ;

c) les contrôles et les fouilles d'aéronefs ;

d) la protection des bagages de soute déjà inspectés/filtrés.

3. La formation devrait durer au minimum deux heures et une formation périodique devrait être donnée tous les trois ans. Les procédures de sûreté devraient être rappelées périodiquement au personnel.

4. Les modules de formation pertinente couvrent les sujets ci-après :

a) rapprochement des passagers et de leurs bagages :
- formalités d'enregistrement, y compris l'enregistrement individuel, de famille et de groupe, les cartes d'embarquement, la protection des étiquettes de bagages, etc. ;
- procédures de chargement des bagages, y compris la manutention dans l'aire de tri, les cartes de manutention, le comptage des bagages, etc. ;
- rôles et responsabilités des préposés à l'enregistrement ;
- rôles et responsabilités des préposés au chargement des bagages ;

b) zones de sûreté à accès réglementé ;

c) systèmes de contrôle d'accès à l'aéroport ;

d) protection des aéronefs :
- contrôle d'accès ;
- interpellation des personnes s'approchant d'un aéronef ;

e) vérifications et fouilles de sûreté des soutes d'un aéronef :
- reconnaissance d'articles interdits ;
- procédures à suivre si des articles réglementés sont trouvés dans la soute d'un aéronef pendant le chargement et le déchargement des bagages ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

f) protection des bagages de soute dans des zones de sûreté à accès réglementé, telles que les aires de tri des bagages et les aires de trafic, pendant le transport vers un aéronef ;

g) transport de la poste et des fournitures des compagnies aériennes ;

h) transport d'armes.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément E à l'Appendice 8

GESTION DE LA SÛRETÉ

1. La formation à la gestion de la sûreté pour les gestionnaires de la sûreté d'exploitants d'aéroport et d'exploitants d'aéronefs et pour les représentants d'organismes d'application de la loi a pour objet d'assurer qu'ils comprennent les principes de la sûreté de l'aviation, qu'ils soient bien informés des règlements de sûreté internationaux et nationaux et de la vérification de la conformité et qu'ils soient familiarisés avec les aspects de gestion de la sûreté de l'aviation.

2. Un NCASTP devrait spécifier les exigences de formation en ce qui concerne :

a) les rôles et les responsabilités des gestionnaires de la sûreté ;

b) les spécifications de sûreté internationales et nationales ;

c) l'évaluation de la menace ;

d) l'organisation de la sûreté au sein de la compagnie ;

e) la gestion de projets et les aspects liés aux finances et aux ressources humaines ;

f) la nécessité des programmes de sûreté et de formation ;

g) la technologie de la sûreté de l'aviation ;

h) les programmes internes de contrôle de la qualité et les activités connexes ;

i) la planification conjoncturelle et la planification d'urgence.

3. La formation devrait durer un minimum de trois jours et une formation périodique devrait être organisée tous les deux ans.

4. Les modules de formation porteront sur les sujets ci-après :

a) environnement mondial :
- évolution de l'industrie de l'aviation civile en matière de sûreté ;
- principaux organismes participant à la réglementation de la sûreté de l'aviation civile internationale ;
- données historiques et statistiques sur les attaques dirigées contre l'aviation civile ;
- évolution des mesures de prévention de telles attaques ;
- menaces inhabituelles visant les actifs de l'aviation ;
- relation entre le risque et la menace du point de vue de la sûreté de l'aviation ;
- nécessité de tenir compte des besoins de la facilitation dans l'examen des exigences de sûreté ;

b) rôles et activités des organisations internationales et régionales ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) réglementations internationales, régionales et nationales ;

d) organismes nationaux et autorité compétente pour l'aviation civile :
- objectif et organisation de la sûreté de l'aviation ;
- NCASP ;
- programmes de sûreté des aéroports et d'autres organismes ;
- NCASC ;
- ASC ;
- conception de l'aéroport ;

e) technologie de la sûreté de l'aviation, incluant la mise en œuvre de mesures de sûreté ;

f) ressources humaines :
- sélection ;
- recrutement ;
- formation ;
- facteurs humains ;

g) aspects financiers ;

h) gestion de projets ;

i) programme interne de contrôle de la qualité et activités connexes :
- audits ;
- inspections ;
- enquêtes ;
- tests ;

j) planification conjoncturelle et planification d'urgence :
- principes de la gestion de crises ;
- fonctions des équipes de gestion des crises (EGC) ;
- élaboration de plans conjoncturels ;
- structure et infrastructure requises pour une riposte efficace à une urgence majeure de sûreté ;
- caractéristiques essentielles des centres nationaux de commandement et de contrôle ;
- chaînes de commandement nécessaires pour riposter à des urgences de sûreté ;
- matériel de communication indispensable pour riposter à des urgences de sûreté.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément F à l'Appendice 8

MESURES DE CONTRÔLE DE LA QUALITÉ

1. La formation des inspecteurs et auditeurs nationaux à la sûreté a pour objet d'assurer que tous les acteurs participant à la mise en œuvre du NQCP comprennent les principes du contrôle de la qualité et qu'ils connaissent bien les procédures de sûreté de l'aviation à mettre en œuvre conformément au NCASP.

2. Un NCASTP devrait spécifier les exigences de formation en ce qui concerne :

a) les normes d'évaluation de la mise en œuvre du NCASP ;

b) les pratiques de travail standard permettant d'atteindre les objectifs du NQCP ;

c) la fourniture des renseignements et de la documentation dont les inspecteurs et auditeurs ont besoin pour s'acquitter de leurs fonctions ;

d) les aptitudes de contrôle de la qualité, telles que les principes, les procédures et les techniques de collecte de renseignements, l'observation, l'examen de la documentation, et les aptitudes de rédaction nécessaires pour produire des rapports pertinents et détaillés.

3. La formation devrait durer un minimum de cinq jours, suivie d'exercices pratiques, avec un examen final requis aux fins de certification. Il est recommandé que des cours de recyclage et recertification soient prévus.

4. Les modules de formation porteront sur les sujets ci-après :

a) définition et contenu d'un programme national d'audit et/ou d'inspection ;

b) définition des audits et/ou inspections de sûreté de l'aviation ;

c) préparation d'un audit et/ou d'une inspection ;

d) méthodologie appropriée pour mener des audits et/ou inspections de sûreté dans le cadre d'un programme national ;

e) fonctions et aptitudes spécifiques exigées d'un inspecteur/auditeur ;

f) techniques d'audit et/ou d'inspection ;

g) profil d'un inspecteur et/ou d'un auditeur ;

h) préparation et conduite d'un audit et/ou d'une inspection de sûreté de l'aviation et présentation des résultats dans le cadre d'un exercice pratique.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément G à l'Appendice 8

FORMATION À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

1. La formation d'instructeurs nationaux à la sûreté de l'aviation a pour objet d'assurer que toutes les personnes assurant la formation du personnel de sûreté au titre d'un NCASP disposent des connaissances appropriées de la sûreté de l'aviation.

2. Un NCASTP devrait prescrire les exigences de formation en ce qui concerne :

a) la conduite de la formation à la sûreté de l'aviation, en appliquant les principes généraux de l'apprentissage et de l'instruction ;

b) la présentation correcte des cours de formation ;

c) l'identification, la sélection et la préparation des aides pédagogiques appropriées ;

d) la formulation ou la modification des objectifs de la formation et des tests pour répondre aux besoins nationaux ;

e) l'identification et l'emploi de diverses méthodes d'instruction, selon les besoins.

3. La durée de la formation devrait être déterminée par l'autorité compétente, en tenant compte de la réglementation nationale. Si possible, la formation devrait être d'une durée minimale de sept jours, suivie d'exercices pratiques, avec un examen final requis aux fins de certification. Les instructeurs devraient suivre tous les deux ans une formation périodique portant sur des sujets appropriés de sûreté de l'aviation.

4. Les modules de formation porteront sur les sujets ci-après :

a) rôle de l'instructeur de la sûreté de l'aviation et présentation d'un NCASP ;

b) principes d'apprentissage et d'instruction ;

c) organisation des cours ;

d) préparation des installations et du matériel ;

e) aperçu général de l'élaboration des cours ;

f) examens et processus de certification ;

g) présentation des matériaux ;

h) évaluation des performances.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément H à l'Appendice 8

PLANIFICATION CONJONCTURELLE ET GESTION DE CRISE

1. La formation à la sûreté liée à la planification conjoncturelle et à la gestion de crise a pour objet d'assurer que les personnes participant à la mise en œuvre de mesures préventives de sûreté à un aéroport comprennent les principes de la sûreté de l'aviation et connaissent les procédures à suivre et la chaîne de communication en situation d'urgence.

2. Un NCASTP devrait spécifier les exigences de formation en ce qui concerne :

a) les menaces actuelles visant l'aviation civile ;

b) les caractéristiques des agresseurs et des situations de crise ;

c) la gestion de situations de crise, le commandement et le contrôle d'une crise ;

d) la préparation et l'exécution d'exercices.

3. La formation devrait durer au minimum huit heures, suivie d'exercices écrits ou pratiques menés tous les deux ans.

4. Les modules de formation porteront sur les sujets ci-après :

a) menaces actuelles visant l'industrie de l'aviation civile :
- détournement d'aéronefs ;
- sabotage d'aéronefs et sabotage aux aéroports ;
- terrorisme aux aéroports et aux installations d'aviation ;

b) caractéristiques des auteurs d'attaques contre l'aviation civile :
- individus ;
- groupe de terroristes ;

c) caractéristiques communes à toutes les situations de crise ;

d) principes de base de la gestion de crise :
- négociations d'otages ;
- structure de commandement ;
- commandement en cas d'incident ;

e) maîtrise d'une crise :
- différentes phases d'une crise ;
- stratégie générale pour chaque phase : confinement, isolation et préparation ;
- principes de l'exercice du commandement et du contrôle d'une crise ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

f) plan de gestion de crise :
- éléments clés ;
- élaboration ;
- tenue à jour et révision ;

g) centres de commandement et de contrôle requis :
- centre national de coordination et de contrôle ;
- CDOU ;
- poste de contrôle avancé ;

h) exercices de gestion de crise aux aéroports :
- buts et objectifs des exercices ;
- planification d'un exercice ;
- instructions concernant un exercice ;
- organisation ;
- conduite d'un exercice ;
- évaluation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 9

INTERPRÉTATION D'IMAGES RADIOSCOPIQUES

1. OBJET ET PORTÉE

Le présent appendice décrit les principes fondamentaux et les exigences essentielles d'évaluation de la compétence des agents d'inspection/filtrage (I/F) dans l'interprétation des images radioscopiques et devrait être utilisé par les personnes qui produisent, acquièrent ou évaluent des tests d'interprétation d'images radioscopiques conçus pour l'évaluation de la compétence des agents d'I/F en aviation.

2. INTRODUCTION

2.1 Bien que la technologie de radioscopie employée en sûreté de l'aviation ait évolué vers une automatisation accrue, les décisions finales concernant les images radioscopiques sont toujours prises par les opérateurs. À cet égard, l'utilisation des meilleurs appareils est d'un intérêt limité si les opérateurs n'ont pas été sélectionnés ou formés comme il convient. Les facteurs humains et la compétence des agents d'I/F, ainsi que l'évaluation de cette compétence, sont devenus des aspects importants de l'évaluation de la performance de ces agents.

2.2 La certification et l'évaluation de la compétence sont de précieux facteurs d'amélioration de la sûreté de l'aviation. L'évaluation de la compétence est à la base du processus de certification, dont le but principal est d'assurer que des normes adéquates de sûreté de l'aviation sont appliquées de façon cohérente et fiable. Dans le cadre du système de contrôle de la qualité, le processus de certification fournit des renseignements importants sur les points forts et les faiblesses des procédures de sûreté de l'aviation en général et de chacun des agents à l'I/F. C'est aussi une base solide pour qualifier le personnel, mesurer l'efficacité de la formation, améliorer les procédures de formation et accroître la motivation.

2.3 La formation initiale d'un opérateur d'appareils de radioscopie comprend les trois éléments suivants :

a) examen d'interprétation d'une image radioscopique ;

b) examen théorique ;

c) examen pratique.

2.4 La certification périodique devrait comprendre un examen théorique et un examen d'interprétation d'une image radioscopique. Des examens pratiques pourront être organisés si c'est jugé nécessaire. Des orientations sur les examens théoriques et pratiques, ainsi que sur la certification et l'évaluation de la compétence du personnel de sûreté de l'aviation, figurent au Chapitre 8, ainsi qu'au Chapitre 3 de l'Annexe 17 et au Chapitre 4 du *Manuel d'instruction sur les facteurs humains* (Doc 9683).

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

3. ÉVALUATION DE LA COMPÉTENCE

3.1 L'objectif de l'interprétation des images radioscopiques est de détecter des articles réglementés dans les bagages des passagers. Le taux de détection correcte, le taux de fausses alarmes et le temps consacré à l'examen de chaque bagage sont des éléments de mesure importants pour évaluer l'efficacité des agents d'I/F dans la réalisation de cet objectif. Signaler à juste titre qu'une image radioscopique contient un article interdit (« menace ») compte comme une détection correcte. Réagir à une image qui ne contient aucun article interdit en signalant une « menace » compte pour une fausse alarme. Le temps que prend un agent d'I/F à traiter chaque bagage est aussi un facteur, car cela aide à déterminer le débit d'inspection.

3.2 Les résultats d'un test d'interprétation d'images radioscopiques étant importants pour les autorités compétentes, les organismes de sûreté de l'aviation et les compagnies aériennes, il est essentiel que les examens soient équitables, fiables, valides et normalisés. Des critères scientifiques largement utilisés dans les tests psychologiques et psychométriques ont été établis. Ces critères sont essentiels pour la mise au point de tests de mesure des performances humaines. Les trois concepts les plus importants — fiabilité, validité et normalisation — sont discutés ci-dessous.

4. FIABILITÉ

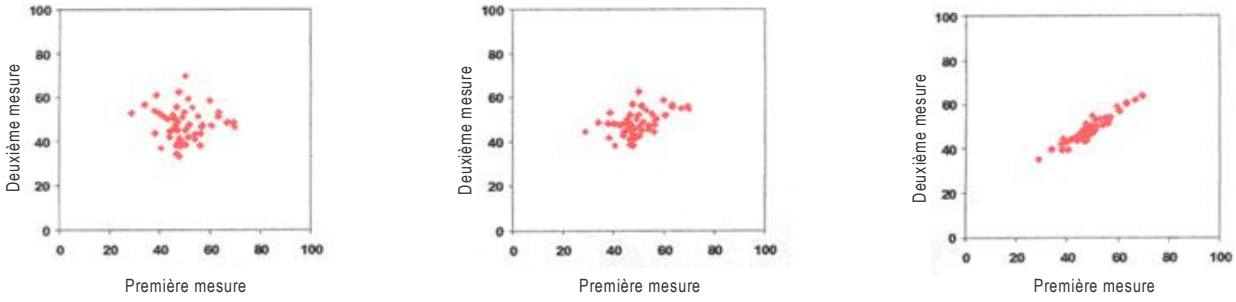
4.1 La fiabilité fait intervenir la « cohérence » ou la « répétabilité » des mesures et se rapporte à la qualité de mesure. La notion de fiabilité est illustrée à la Figure A9-1, où chaque point représente une personne, l'axe des abscisses représente les résultats des tests pour la première mesure et l'axe des ordonnées les résultats des tests pour la seconde mesure. Le test en a) n'est pas fiable car les notes obtenues à la première mesure ne correspondent pas à celles de la seconde mesure.

4.2 On peut calculer le coefficient de fiabilité à partir de la corrélation entre les deux mesures. La corrélation est proche de zéro en a), c'est-à-dire que r = 0,05, le maximum théorique étant 1. Le test en b) est un peu plus fiable, la corrélation entre les deux mesures étant de 0,50, tandis que le test en c) est hautement fiable, ayant une corrélation de 0,95.

4.3 Il y a différentes méthodes pour évaluer la fiabilité d'un test. Si le même test est répété, généralement après un intervalle durant lequel la performance professionnelle n'a pas varié, on peut calculer la corrélation entre les notes obtenues aux deux dates de mesure. C'est ce qu'on appelle une mesure de la fiabilité « *test/retest* ». Une méthode plus courante consiste à diviser le test en deux parties et à calculer la corrélation entre les notes obtenues dans chaque partie, ce qu'on appelle fiabilité par partage. Dans la méthode appelée « autres formes », il est procédé à deux tests équivalents en termes de contenu, de processus de réponse et de caractéristiques statistiques. Les participants sont soumis aux deux tests et la corrélation entre les deux notes est calculée. La fiabilité peut aussi être une mesure de la cohérence d'un test, c'est-à-dire que toutes les questions ou toutes les images devraient mesurer la même capacité. Celle-ci est normalement estimée en calculant des indices internes de fiabilité, tels les coefficients alpha de Cronbach ou KR20.

4.4 Les tests acceptables ont généralement des coefficients de fiabilité compris entre 0,7 et 0,9. Des corrélations supérieures à 0,9 sont rarement atteintes. Pour une mesure fiable des performances individuelles, un coefficient de corrélation minimal de 0,75 et un coefficient alpha de Cronbach minimal de 0,85 sont recommandés.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs



a) r = 0,05 b) r = 0,50 c) r = 0,95

Figure A9-1. Illustration de différents coefficients de corrélation

5. VALIDITÉ

5.1 La validité indique si un test permet de mesurer ce qu'il est destiné à mesurer. Par exemple, le taux de détection correcte n'est pas à lui seul une mesure valide de la performance de détection en ce qui concerne la capacité de distinguer des différences, car un taux élevé de détection correcte peut être obtenu aussi en jugeant la plupart des bagages comme contenant des articles interdits. Pour mesurer la performance de détection dans la perspective de la distinction des différences, il faut tenir compte aussi du taux de fausses alarmes.

5.2 Tout comme pour la fiabilité, il existe différents types de validité :

a) la « validité évidente » signifie qu'un test mesure réellement ce qu'il prétend mesurer. Les tests devraient refléter les conditions opérationnelles dont il s'agit. Par exemple, un test mesurant la performance de détection radioscopique a une « validité évidente » s'il contient des images radioscopiques et si les agents d'I/F doivent décider si le bagage que montre l'image contient un article interdit ;

b) la « validité concourante » s'applique à un test qui permet de faire la distinction entre les groupes qu'il devrait pouvoir distinguer, tels que les agents d'I/F formés ou non formés ;

c) la « validité convergente » signifie que si un test montre que des mesures devraient être en relation, elles le sont effectivement. Par exemple, si des données de projection d'images fictives de menace (TIP) mesurent les mêmes compétences qu'un test informatisé, on s'attendrait à une corrélation élevée entre les données de performance obtenues en employant les TIP et les notes de tests ;

d) la « validité prédictive » se rapporte à des tests d'évaluation préemploi pouvant prédire la performance de détection en cours d'emploi lors de l'I/F radioscopique ;

e) la « validité de contenu » permet de déterminer si la teneur d'un test est représentative du contenu d'une tâche pertinente. Par exemple, un test destiné à évaluer si les agents d'I/F ont acquis la compétence nécessaire pour détecter différents articles constituant une menace devrait inclure des images radioscopiques de bagages contenant différentes catégories d'articles interdits figurant sur une liste d'articles interdits acceptée à l'échelle internationale (voir Appendice 43).

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

6. NORMALISATION ET/OU ÉLABORATION DE NORMES PORTANT SUR UNE POPULATION

Le troisième aspect important pour juger de la qualité d'un test est la normalisation, ce qui implique d'administrer un test à un groupe représentatif de personnes afin d'établir des normes. On pourra ensuite, lorsque les personnes passent ce test, déterminer dans quelle mesure leurs notes sont au-dessus ou au-dessous de la moyenne par rapport au groupe qui a servi à établir la norme. Il importe cependant de savoir comment ce groupe est choisi. Par exemple, pour la normalisation d'un test qui sera utilisé pour évaluer la performance de détection des agents d'I/F, un groupe normatif significatif sera constitué d'un échantillon vaste et représentatif d'agents.

7. ÉVALUATION DE LA COMPÉTENCE DES INTERPRÈTES D'IMAGES RADIOSCOPIQUES

7.1 L'évaluation de la compétence en interprétation d'images radioscopiques doit être basée sur des tests fiables, valides et normalisés. Il importe toutefois de tenir compte de la difficulté des tests, surtout quand on compare les résultats de différents tests. Par exemple, deux tests peuvent avoir des propriétés semblables en termes de fiabilité, mais un test facile ne permettrait peut-être pas de bien évaluer le niveau de compétence nécessaire pour l'I/F radioscopique. Actuellement, plusieurs méthodes sont utilisées pour évaluer la compétence en interprétation d'images radioscopiques : tests à l'insu ou d'infiltration, TIP et tests sur images informatisés.

7.2 L'emploi de tests à l'insu comme seule base d'évaluation de la compétence en interprétation d'images radioscopiques n'est acceptable que si les conditions de fiabilité, de validité et de normalisation sont remplies. Pour que les tests à l'insu remplissent ces conditions, il faut un nombre significatif de tests d'un même agent pour évaluer ses compétences de façon fiable.

7.3 Les données TIP peuvent être employées pour évaluer la compétence des agents d'I/F. Toutefois, l'emploi de données TIP brutes seulement ne donne pas une mesure fiable de la performance de détection d'un agent. Il faut, par exemple, combiner les données sur une certaine période pour avoir un échantillon suffisamment fourni pour effectuer une analyse significative. Pour réaliser des mesures fiables, valides et normalisées, plusieurs autres aspects doivent être pris en compte lors de l'analyse de données TIP. Il faut en particulier utiliser une banque de données TIP appropriée, contenant un grand nombre d'articles qui constituent une menace et représentant les articles interdits qu'il s'agit de déceler. Il peut être nécessaire aussi d'envisager des facteurs tels que la difficulté générale de reconnaissance des articles constituant une menace, la difficulté liée à l'angle de vision, la superposition et la complexité des bagages.

7.4 Les tests sur images informatisés sont utiles pour obtenir des mesures normalisées de la compétence en interprétation d'images radioscopiques. Ils devraient comprendre des images radioscopiques de bagages de passagers contenant différents objets interdits. Les catégories d'articles constituant une menace devraient refléter la liste d'articles interdits (voir Appendice 43) et les exigences de l'autorité compétente, et des mesures devraient être prises pour que la teneur du test demeure d'actualité. Le test devrait comporter aussi des images de bagages ne posant aucun problème. Pour chaque image, les agents devraient indiquer si un article constituant une menace est présent ou non. Les agents pourront, en outre, devoir identifier le ou les articles interdits. Les images devraient être présentées pendant une durée comparable à la durée de présentation dans les conditions de travail normales.

7.5 Les conditions des tests devraient être normalisées et comparables pour tous les agents. Par exemple, la luminosité et le contraste du moniteur devraient être étalonnés et semblables pour tous les agents, de même que les autres réglages du moniteur pouvant influencer la performance de détection, telle la fréquence de rafraîchissement. Pour réaliser une mesure valable de la performance de détection, il faut tenir compte des taux de détection correcte

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

et de fausses alarmes. Comme mesure supplémentaire ou alternative, les notes des tests peuvent aussi être basées sur le nombre d'articles interdits identifiés correctement. Dans ce cas, les candidats devraient indiquer sur l'écran la localisation de la menace.

7.6 Les tests devraient être fiables, valides et normalisés. La fiabilité devrait être confirmée par des estimations de fiabilité scientifiquement acceptées. Si possible, des mesures de validité devraient être fournies. Chacune des notes devrait être comparée à une norme basée sur un échantillon vaste et représentatif d'agents d'I/F.

7.7 La probabilité de détection dépend des connaissances de chaque agent et de la complexité générale de chaque article constituant une menace. De plus, des facteurs basés sur l'image tels que la rotation de l'article interdit à l'intérieur du bagage (difficulté de vision), le degré de recouvrement de l'article par différents objets (superposition) ainsi que le nombre et les types d'autres objets que contient le bagage (complexité du bagage) influencent considérablement la performance de détection. Les tests devraient tenir compte de ces facteurs.

7.8 Une des aptitudes qu'acquièrent les agents d'I/F expérimentés est la capacité de distinguer les objets constituant une menace des objets inoffensifs et de se souvenir de l'aspect d'articles ne constituant pas une menace dans une image radioscopique. Bien que la tâche principale soit la détection d'articles qui constituent une menace, une option supplémentaire pourrait être d'inclure des objets inoffensifs et d'exiger des candidats au test qu'ils les identifient.

8. CONCLUSION

La compétence avec laquelle un agent d'I/F détecte de façon fiable les articles interdits sur les images radioscopiques est importante dans tout système de sûreté aéroportuaire. Pour évaluer la compétence dans l'interprétation d'images radioscopiques, des tests à l'insu ou d'infiltration, des TIP et des tests sur images informatisés peuvent tous être utilisés. Il est toutefois essentiel, pour réaliser des mesures fiables, valides et normalisées, que les exigences et les principes exposés ci-dessus soient suivis par ceux qui produisent, acquièrent ou évaluent les tests d'évaluation de compétence en interprétation d'images radioscopiques.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 10

MODÈLES DE PROGRAMMES DE FORMATION INITIALE

1. Tous les personnels de sûreté et autres devraient recevoir une formation initiale à la sûreté de l'aviation, axée sur la promotion de la sensibilisation aux questions de sûreté et le traitement de menaces à la bombe reçues par téléphone. Cette formation initiale peut être dispensée comme formation distincte ou faire partie intégrante d'une formation spécialisée.

2. Les suppléments au présent appendice contiennent des modèles de formation pertinents pour la formation initiale en matière de sûreté de l'aviation.

3. Les groupes professionnels ci-après devraient recevoir une formation initiale à la sûreté de l'aviation :

a) police aéroportuaire ;

b) police de l'immigration et police aux frontières ;

c) direction et personnel d'aéroport ;

d) personnel au sol des exploitants d'aéronefs ;

e) équipages de conduite et de cabine des exploitants d'aéronefs ;

f) agents et expéditeurs de fret ;

g) personnel de la poste ;

h) personnel de l'aviation générale (AG) et du travail aérien (TA) ;

i) gestionnaires et superviseurs d'entreprises d'avitaillement en carburant ;

j) services du protocole et autres services s'occupant des personnalités importantes ;

k) personnel des douanes et des services phytosanitaires/vétérinaires ;

l) concessionnaires et locataires des aéroports ;

m) tous les autres personnels autorisés à accéder aux zones de sûreté à accès réglementé.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément A à l'Appendice 10

SENSIBILISATION AUX QUESTIONS DE SÛRETÉ

1. La sensibilisation aux questions de sûreté a pour objectif de promouvoir auprès de tous les personnels qui travaillent à un aéroport la sensibilisation à la sûreté de l'aviation, en se concentrant sur la prise de conscience des risques de sûreté.

2. Un NCASTP devrait spécifier les exigences de formation en ce qui concerne :

a) l'objectif de sûreté de l'aviation ;

b) la sûreté aéroportuaire, y compris le système de contrôle d'accès ;

c) la réaction aux incidents de sûreté.

3. La formation devrait être adaptée aux besoins particuliers des stagiaires ainsi qu'à leur niveau d'accès à l'aéroport.

4. La formation initiale et la formation périodique devraient consister en trois heures d'instruction théorique au minimum et, si possible, une heure d'instruction sur le terrain. Les stagiaires devraient être testés sur leur compréhension des éléments enseignés et les résultats des tests devraient être consignés dans leurs dossiers.

5. Les modules de formation porteront sur les sujets ci-après :

a) sûreté de l'aviation :
- menaces contre l'aviation, notamment détournements, menaces à la bombe, engins explosifs, etc. ;
- objectif et organisation de la sûreté de l'aviation, notamment les rôles et responsabilités des autorités nationales, des autorités aéroportuaires, des services d'application de la loi, etc. ;
- instruments juridiques, tels que les règlements internationaux, nationaux et locaux et les programmes aéroportuaires ;

b) sûreté aéroportuaire :
- objectif et organisation du système de sûreté ;
- configuration de l'aéroport ;
- sûreté côté ville et côté piste, incluant les zones de sûreté à accès réglementé ;
- contrôle d'accès au côté piste, aux zones de sûreté à accès réglementé et aux aéronefs ;
- système de contrôle d'accès, y compris le système de permis, les zones autorisées et le contrôle des entrées et sorties ;
- laissez-passer, notamment les obligations et exigences telles que celle d'afficher en tout temps les permis à un endroit bien visible, les procédures à suivre en cas de perte, etc. ;
- vigilance et interpellations ;
- inspection/filtrage du personnel, le cas échéant, comportement, code de conduite ;
- sanctions, s'il existe des mesures d'application ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) riposte à des incidents de sûreté :
   - signaler un comportement suspect, quoi signaler et à qui ;
   - riposte à des menaces, détournements, menaces à la bombe, découvertes d'articles suspects, actes d'agression, prises d'otages, etc. ;
   - rapport d'incident, incluant les numéros de téléphone d'urgence ;
   - évacuation de l'aéroport.

6. Une formation basée sur l'Internet peut également être organisée, telle qu'une formation assistée par ordinateur, mais des instructeurs ou des superviseurs devraient être présents pour répondre aux questions éventuelles des stagiaires.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément B à l'Appendice 10

MENACES À LA BOMBE REÇUES PAR TÉLÉPHONE

1. Tous les personnels ayant accès à un téléphone devraient recevoir une formation sur la manière de réagir à des menaces à la bombe reçues par téléphone et à la découverte d'articles interdits ou suspects. Les procédures à suivre devraient être incluses dans les instructions au personnel, avec les listes de vérification appropriées, pour faciliter la riposte du personnel.

2. De même, les superviseurs devraient connaître la réaction requise et la nécessité de transmettre les renseignements sur les menaces à la bombe à des spécialistes formés à l'évaluation de ces menaces.

3. Ce type de formation peut faire partie de la sensibilisation à la sûreté ou de la formation spécialisée et devrait être d'une durée minimale d'une heure.

4. Un NCASTP devrait spécifier les besoins de formation en ce qui concerne :

a) les motifs de l'auteur de la menace à la bombe ;

b) les procédures à suivre à la réception d'une menace à la bombe par téléphone ;

c) les questions à poser pour obtenir des renseignements importants, tels que : Où se trouve la bombe ? Quand va-t-elle exploser ? À quoi ressemble-t-elle ? Pourquoi faites-vous cela ? Qui êtes-vous ? ;

d) les mesures à prendre à la fin de l'appel.

5. Les modules de formation porteront sur les sujets ci-après :

a) menaces à la bombe reçues par téléphone :
- techniques d'écoute, notamment noter par écrit les mots exacts utilisés par l'auteur de l'appel ;
- retracer l'origine de l'appel ou alerter des collègues pour qu'ils puissent le faire ;
- enregistrer l'appel, si l'enregistrement n'est pas automatique ;
- prolonger l'appel pour obtenir le plus possible de renseignements ;
- techniques d'interrogation, pour obtenir le plus possible de renseignements ;
- techniques d'évaluation de la crédibilité de l'auteur de l'appel ;
- techniques de compte rendu ;

b) menaces à la bombe reçues directement d'une personne :
- techniques d'interrogation pour obtenir le plus possible de renseignements ;
- techniques d'évaluation de la crédibilité de la personne ;
- alerter des collègues pour que la menace puisse être signalée aux autorités compétentes ;
- techniques de compte rendu ;

c) menaces à la bombe reçues par la poste :
- comment traiter les renseignements d'une menace à la bombe reçue par la poste ;
- techniques de compte rendu.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 11

MODÈLES DE PROGRAMMES DE FORMATION DU PERSONNEL NON AFFECTÉ À LA SÛRETÉ

1. Un NCASTP devrait exiger que tous les personnels non affectés à la sûreté (c.-à-d. les personnels des exploitants d'aéronefs et des services de restauration, de nettoyage, de fret et de poste, ainsi que les contrôleurs de la circulation aérienne) qui participent à l'application de mesures de sûreté dans le cadre de leurs activités professionnelles reçoivent une formation spécialisée, en plus de la formation de sensibilisation à la sûreté, pour assurer que toutes les procédures de sûreté de l'aviation soient appliquées par du personnel recruté et formé comme il convient.

2. Les suppléments au présent appendice contiennent des aperçus de modèles de formation spécialisée pour les services suivants :

a) exploitants d'aéronefs ;

b) fournisseurs de provisions de bord ;

c) sûreté du fret ;

d) autorités postales habilitées ;

e) contrôleurs de la circulation aérienne.

— — — — — — — —

Supplément A à l'Appendice 11

EXPLOITANTS D'AÉRONEFS

1. Le programme de formation à la sûreté du personnel d'un exploitant d'aéronefs a pour objet d'assurer l'application de toutes les mesures de sûreté relevant de la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs, telles que définies dans les NCASTP et dans les programmes de sûreté de l'exploitant d'aéronefs.

2. Un NCASTP devrait exiger que les exploitants d'aéronefs établissent un programme de formation à la sûreté et spécifier les exigences de formation en ce qui concerne :

a) la gestion et la supervision des opérations aériennes ;

b) les services de piste et les services d'escale au sol ;

c) les services de maintenance et de mécanique/réparations ;

d) les activités de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine ;

e) les interfaces avec le public, incluant le service téléphonique et les ventes ;

f) les services de restauration ;

g) les activités de fret.

3. Les programmes de formation à la sûreté d'un exploitant d'aéronefs devraient stipuler la politique de formation de ce dernier concernant : la sensibilisation aux questions de sûreté ; la formation spécialisée, initiale et périodique, et la conduite de cette formation ; les qualifications des instructeurs ; les examens ; et les dossiers de formation.

4. On se concentrera tout particulièrement sur les modules de formation qui s'adressent au personnel de cabine et au personnel de pilotage afin d'assurer qu'ils possèdent les connaissances et la formation requises pour riposter à des actes d'intervention illicite, tels qu'un sabotage ou une capture illicite, et pour en atténuer les conséquences. De plus, le personnel chargé de gérer et/ou de superviser les activités ci-dessus devrait recevoir aussi une formation à la gestion de crise.

5. La formation spécialisée devrait être d'une durée minimale de trois heures. La formation périodique devrait avoir lieu tous les trois ans. Les membres d'équipage sont considérés comme personnel de sûreté de première ligne et leur formation périodique devrait donc avoir lieu au moins chaque année.

6. Les modules pertinents pour la formation spécialisée sont les suivants :

a) gestionnaires :
- principes régissant la législation nationale et les normes de sûreté de l'OACI ;
- NCASTP et ASP ;
- programme de sûreté de l'exploitant d'aéronefs ;
- sensibilisation à la sûreté du personnel opérationnel ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

- établissement des ripostes appropriées aux urgences de sûreté de l'exploitant d'aéronefs ;
- gestion de crise ;

b) superviseurs et/ou gestionnaires opérationnels, incluant les chefs d'escale :
- objet et teneur des programmes de sûreté des exploitants d'aéroport et d'aéronefs ;
- mesures de sûreté en vigueur des exploitants d'aéronefs ;
- plans conjoncturels des exploitants d'aéronefs ;
- gestion de crise ;

c) personnel des services de piste, notamment le rôle des coordonnateurs d'aire de trafic dans l'application de mesures de sûreté telles que :
- protection des aéronefs ;
- vérifications et fouilles des aéronefs retournant en service ;
- procédures de sûreté au sol en cas de menace à la bombe ;

d) personnel des services de chargement et des services d'escale, incluant l'application de mesures de sûreté telles que :
- vérification de sûreté avant le vol ;
- contrôle d'accès aux aéronefs ;
- fouille des soutes ;

e) personnel de maintenance et personnel technique, incluant l'application de mesures de sûreté telles que :
- contrôle d'accès aux aéronefs et aux installations de maintenance et d'ingénierie ;
- protection des aéronefs ;
- lsûreté du matériel, des véhicules, des provisions de bord et des fournitures ;

f) équipage de conduite et équipage de cabine :
- principes et théorie de la sûreté de l'aviation ;
- menaces contre les aéronefs civils ;
- mesures de sûreté pour la protection des aéronefs et des passagers ;
- gestion d'un acte d'intervention illicite pour en réduire le risque et/ou les incidences ;
- terrorisme, actes d'intervention illicite et historique des incidents de sûreté de l'aviation ;
- législation de l'aviation et programmes de sûreté, notamment les réglementations internationales et nationales et les exigences des exploitants d'aéroport et d'aéronefs ;
- articles réglementés, incluant les marchandises dangereuses, les articles interdits, les armes, les explosifs et autres engins de sabotage ;
- procédures de vérification et/ou fouilles de sûreté des aéronefs ;
- procédures de traitement des passagers indisciplinés et perturbateurs ;
- procédures de riposte à des actes de capture illicite et à la prise d'otages ;
- détermination de la gravité d'un événement ;
- réactions d'autodéfense appropriées, c'est-à-dire formation à la désescalade. On trouvera de plus amples indications au Chapitre 6 du *Manuel sur la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 6 relatives à la sûreté* (Doc 9811 — Diffusion restreinte) et dans le *Manuel de formation à la sécurité — Membres d'équipage de cabine* (Doc 10002) de l'OACI ;
- utilisation de dispositifs de protection non létaux confiés aux membres d'équipage, tels que des menottes, ou d'autres techniques de contrainte dont l'utilisation est autorisée par l'État de l'exploitant ;
- caractéristiques et comportements des agresseurs, riposte à ces comportements et réaction des passagers ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

- nouveaux profils de terroristes ;
- exercices de formation en situation portant sur différentes situations de menace ;
- protection des aéronefs ;
- procédures dans le poste de pilotage, notamment les communications et la coordination de l'équipage à travers une porte de poste de pilotage verrouillée ;
- riposte à des menaces à la bombe en vol ;
- procédures de fouille au sol et de fouille des aéronefs, incluant des indications sur les endroits de moindre risque pour une bombe ;

g) personnel en contact avec le public, tel que les standardistes et les préposés aux ventes, incluant la riposte aux menaces à la bombe reçues par téléphone.

Note.— On trouvera de plus amples informations sur la formation à la sûreté pour l'équipage de cabine dans le Manuel de formation à la sécurité — Membres d'équipage de cabine *(Doc 10002) de l'OACI.*

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément B à l'Appendice 11

FOURNISSEURS DE PROVISIONS DE BORD

1. Le programme de formation à la sûreté du fournisseur des provisions de bord a pour objet d'assurer que la réception, le traitement, la manutention et le transport des provisions de bord soient effectués par du personnel recruté et formé comme il convient.

2. Un NCASTP devrait spécifier les exigences de formation en ce qui concerne :

a) la gestion et/ou la supervision des aspects de sûreté des activités de provisions de bord ;

b) la protection des provisions de bord contre toute intervention non autorisée ;

c) le contrôle d'accès aux locaux des fournisseurs de provisions de bord.

3. Outre une formation de sensibilisation aux questions de sûreté, tout le personnel des fournisseurs de provisions de bord devrait suivre une formation spécialisée sur les objectifs et l'organisation de la sûreté des provisions de bord et les principes en jeu. Le personnel chargé de la gestion et/ou de la supervision de la sûreté devrait suivre aussi une formation supplémentaire portant sur les fonctions de gestion et/ou de supervision, la suite à donner aux menaces à la bombe reçues par téléphone et la riposte à la découverte d'articles suspects ou réglementés.

4. La formation spécialisée devrait avoir une durée minimale de trois heures. Une formation périodique devrait être organisée tous les trois ans.

5. Les modules de formation porteront sur les sujets ci-après :

a) objectifs et organisation de la sûreté de l'aviation ;

b) objectif général des mesures de sûreté relatives aux provisions de bord ;

c) principales organisations internationales chargées d'établir les normes de sûreté, et leurs objectifs généraux ;

d) responsabilités de l'autorité compétente ;

e) responsabilités et obligations des fournisseurs de provisions de bord en matière de sûreté ;

f) pourquoi l'aviation civile est une cible attrayante pour les terroristes et autres groupes qui tentent des interventions illicites contre des aéronefs civils ;

g) pourquoi les activités de provisions de bord sont vulnérables aux attaques ;

h) types de personnes susceptibles de poser une menace contre l'aviation civile ;

i) procédures appropriées à suivre par les membres du personnel s'ils voient quelque chose de suspect.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

6. Par ailleurs, le personnel des fournisseurs de provisions de bord devrait suivre une formation adaptée à ses fonctions particulières, décrite brièvement dans les modules ci-après :

a) contrôle d'accès et protection des provisions de bord :
   - objet du contrôle d'accès et de la protection des provisions de bord ;
   - méthodes de contrôle d'accès et de protection suivies par les fournisseurs de provisions de bord ;
   - principales responsabilités du personnel assumant des fonctions de contrôle d'accès ;
   - différences entre permis permanent et permis temporaire ;
   - étapes à suivre pour la vérification d'un permis ;
   - mesures à prendre en l'absence de permis ou si un permis non valide est présenté ;
   - autorité juridique appropriée pour la prévention d'accès ;
   - qui contacter en cas de problème ;

b) articles suspects et articles réglementés :
   - différences entre un article suspect et un article réglementé ;
   - exemples d'articles suspects et d'articles réglementés ;
   - éléments essentiels d'un EEI et d'un engin incendiaire improvisé ;
   - procédures à suivre en cas de découverte d'un article suspect ou réglementé ;

c) patrouille des zones contrôlées, notamment l'objet des patrouilles, les caractéristiques principales d'une patrouille efficace et les situations justifiant des mesures plus poussées, et en quoi elles consisteraient ;

d) transport des provisions de bord jusqu'à l'aéroport, si les locaux du fournisseur sont situés hors de l'aéroport :
   - prescriptions de sûreté concernant les véhicules verrouillés ou scellés ;
   - procédures à suivre si un véhicule a été laissé sans surveillance ;

e) traitement des menaces à la bombe reçues par téléphone ;

f) fonctions de gestion et de supervision :
   - responsabilités des gestionnaires et/ou superviseurs de la sûreté ;
   - prescriptions nationales et internationales pour la sûreté des provisions de bord ;
   - programmes de sûreté des fournisseurs de provisions de bord ;
   - contrôle d'accès aux locaux des fournisseurs de provisions de bord ;
   - rôle des autorités nationales et des autorités aéroportuaires ;
   - mesures internes de contrôle de la qualité.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément C à l'Appendice 11

SÛRETÉ DU FRET

1. Un programme de formation à la sûreté d'une entreprise de fret a pour objet d'assurer que la réception, le traitement et la manutention du fret soient effectués par du personnel recruté et formé comme il convient.

2. Un NCASTP devrait spécifier les exigences de formation en ce qui concerne :

a) le degré d'inspection/filtrage (I/F) approprié pour le fret ;

b) l'I/F au moyen d'appareils de radioscopie ou d'autres appareils et la fouille par examen physique ;

c) la protection du fret déjà inspecté/filtré contre toute intervention non autorisée ;

d) le contrôle d'accès, y compris la délivrance de permis ;

e) les patrouilles des zones contrôlées ;

f) la gestion et/ou la supervision des aspects de sûreté des activités de fret ;

g) les autres fonctions de manutention ;

h) la lecture des documents d'accompagnement, dont les lettres de transport aérien ;

i) la fouille d'un aéronef ;

j) le contrôle d'accès à un aéronef.

3. Outre une formation de sensibilisation à la sûreté, tout le personnel d'une entreprise de transport de fret devrait suivre une formation spécialisée sur les objectifs et l'organisation de la sûreté du fret et les principes en jeu. Le personnel chargé de la gestion et/ou de la supervision de la sûreté devrait recevoir une formation supplémentaire sur les fonctions de gestion et/ou de supervision, le traitement des menaces à la bombe reçues par téléphone et la réaction à la découverte d'articles réglementés ou suspects.

4. La formation spécialisée devrait être d'une durée minimale de quatre heures. Une formation périodique sera organisée tous les trois ans.

5. Les modules de formation porteront sur les sujets ci-après :

a) objectifs et organisation de la sûreté de l'aviation :
- principales organisations internationales chargées d'établir les normes de sûreté, et leurs objectifs généraux ;
- responsabilités de l'autorité compétente et législation pertinente ;
- pourquoi l'aviation civile est une cible attrayante pour les terroristes et autres groupes qui tentent une intervention illicite contre des aéronefs civils ;
- pourquoi les activités de fret sont vulnérables aux attaques ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

- types de personnes et d'activités illicites qui peuvent présenter une menace pour l'aviation civile ;
- comment rédiger un rapport d'incident et à qui l'adresser ;

b) principes généraux concernant le fret :
- objectif général des mesures de sûreté relatives au fret ;
- différence entre expéditeurs connus et expéditeurs non connus ;
- différence entre vols d'aéronef tout-cargo et d'aéronef de passagers en matière de fret ;
- procédures internes de l'entreprise pour la manutention du fret d'expéditeurs connus ou non connus et d'agents habilités ou non habilités ;
- catégories de fret pouvant être exempté d'I/F ;
- définition et traitement du fret en transbordement ;
- responsabilités et obligations des agents habilités ;
- définition et traitement du fret à haut risque ;

c) fouille d'un aéronef, incluant le but de la fouille et les zones à fouiller ;

d) signes suspects, incluant des exemples, sensibilisation générale et procédures à suivre si des signes suspects sont observés ;

e) articles suspects et articles réglementés :
- différences entre un article suspect et un article réglementé ;
- exemples d'articles suspects et d'articles réglementés ;
- principaux éléments d'un EEI et d'un engin incendiaire improvisé ;
- procédures à suivre à la découverte d'un article suspect ou réglementé ;

f) méthodes pour rendre le fret connu :
- méthode(s) d'I/F les plus appropriées et les plus efficaces avec du fret inconnu pour s'assurer qu'il ne contient pas d'articles interdits ;
- méthodes disponibles pour vérifier le statut de sûreté des expéditions de fret à transporter sur aéronefs tout-cargo et aéronefs passagers ;
- points forts et points faibles de chaque méthode d'I/F disponible ;
- base pour rejeter une expédition ou la classer comme fret autorisé pour le transport sur aéronef tout-cargo ou aéronef passagers ou comme fret inconnu ;

g) appareils de radioscopie, incluant les éléments théoriques et pratiques :
- principes de base du rayonnement et obligations en matière de santé et de sécurité applicables à l'emploi d'appareils de radioscopie ;
- but de l'I/F radioscopique des expéditions de fret ;
- procédures d'utilisation des appareils de radioscopie en place ;
- procédures pour déterminer si un appareil de radioscopie est en état de marche satisfaisant et sûr ;
- exposition des stagiaires à un nombre suffisant d'images radioscopiques d'engins explosifs ou incendiaires, d'armes et de leurs pièces pour qu'ils puissent les reconnaître dans une mesure satisfaisante ;
- reconnaissance et identification d'articles suspects ou d'articles réglementés ou interdits dissimulés dans le fret ;
- types de matières représentées par les couleurs sur un écran couleur ;
- types de matières représentées par différentes nuances de gris sur un écran noir et blanc ;
- base pour le congé d'une expédition de fret ou pour sa soumission à une I/F supplémentaire ;
- base d'acceptation ou de rejet d'un article ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

h) fouilles manuelles du fret, incluant le but d'une fouille manuelle, les avantages et les limitations des fouilles manuelles, la base d'acceptation ou de rejet d'un article et les procédures et techniques à suivre pour effectuer une fouille efficace d'un échantillon représentatif du type de fret normalement fouillé par un agent ;

i) patrouille des zones contrôlées, y compris le but des patrouilles, les caractéristiques clés d'une patrouille efficace et les situations appelant d'autres mesures particulières et ce qu'elles devraient être ;

j) fonctions de gestion et de supervision :
- rôles et responsabilités des gestionnaires et/ou superviseurs de la sûreté ;
- structure d'une équipe de sûreté et communications nécessaires en cas d'accident ;
- éléments relatifs à la sûreté du fret transbordé, du fret reçu d'un expéditeur connu ou non connu et/ou d'un agent habilité ou non habilité et du fret connu ou non connu ;
- aspects de sûreté de la manutention du fret ;
- sécurisation physique des locaux pour le programme de sûreté des entreprises de transport de fret ;
- exigences de sûreté en ce qui concerne les aéronefs tout-cargo ;
- objet des certificats de sûreté d'expédition et/ou d'enlèvement, s'ils sont utilisés, et comment les remplir ;
- rôles des autorités douanières et de la police, et comment les contacter ;
- circonstances dans lesquelles un gestionnaire de la sûreté devrait être consulté ;
- application des exigences en matière de sûreté du fret ;
- procédures de relations avec la clientèle ;
- expéditions exemptées des contrôles de sûreté ;
- rôles des inspecteurs employés par l'autorité compétente dans le cadre de mesures de contrôle de la qualité ;
- principes de gestion des risques concernant la mise en œuvre de mesures de sûreté, et fonctions de gestion et de supervision

k) riposte à une menace :
- types de menaces pouvant être reçues et motifs courants de telles menaces ;
- procédures à suivre en cas d'une menace à la bombe ;
- mesures à prendre une fois qu'une menace a été reçue et évaluée.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément D à l'Appendice 11

AUTORITÉS POSTALES HABILITÉES

1. Un programme de formation à la sûreté d'une autorité postale habilitée a pour objet d'assurer que la réception, le traitement et la manutention de la poste soient effectués par un personnel recruté et formé comme il convient.

2. Un NCASTP devrait spécifier les exigences de formation en ce qui concerne :

a) le niveau d'inspection/filtrage (I/F) appliqué à la poste ;

b) l'application de mesures de sûreté et d'I/F par divers moyens ;

c) les exemptions de l'I/F ;

d) la protection de la poste déjà inspectée/filtrée contre toute intervention non autorisée ;

e) la gestion et/ou la supervision des aspects de la manutention de la poste relatifs à la sûreté ;

f) la lecture des documents appropriés, dont les bordereaux de livraison AV-7 et les étiquettes des sacs postaux AV-8.

3. Outre une formation de sensibilisation à la sûreté, tout le personnel devrait recevoir une formation spécialisée sur les objectifs et l'organisation de la sûreté de la poste et les principes qui interviennent. Le personnel chargé de la gestion et/ou de la supervision de la sûreté devrait recevoir en plus une formation supplémentaire sur les fonctions de gestion et/ou de supervision, la riposte aux menaces à la bombe reçues par téléphone et la réaction à la découverte d'articles suspects ou réglementés.

4. La formation spécialisée devrait être d'une durée minimale de quatre heures. Une formation périodique devrait être organisée tous les trois ans.

5. Les modules de formation porteront sur les sujets ci-après :

a) objectifs et organisation de la sûreté de l'aviation :
- principales organisations internationales chargées d'établir les normes de sûreté, et leurs buts généraux ;
- responsabilités de l'autorité compétente et législation pertinente ;
- pourquoi l'aviation civile est une cible attrayante pour les terroristes et autres groupes qui tentent une intervention illicite contre des aéronefs civils ;
- raisons pour lesquelles les activités de la poste sont vulnérables à des attaques ;
- types de personnes et d'activités illicites qui peuvent présenter une menace pour l'aviation civile ;
- comment rédiger un rapport d'incident et à qui l'adresser ;

b) principes généraux relatifs à la poste :
- objectif général des mesures de sûreté relatives à la poste ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

- critères à respecter pour devenir un expéditeur connu et différences entre un expéditeur connu et non connu ;
- procédures internes pour la manutention de la poste présentée au transport par des expéditeurs connus et non connus.

6. Par ailleurs, le personnel des services postaux devrait recevoir une formation pertinente à ses fonctions particulières, comme l'indiquent les modules de formation ci-dessous :

a) contrôle d'accès et protection de la poste :
- objet de la protection de la poste ;
- méthodes de contrôle d'accès et de protection de la poste utilisées par les services postaux ;
- principales responsabilités du personnel assumant des fonctions de contrôle d'accès ;
- différences entre permis permanent et permis temporaire ;
- marche à suivre pour vérifier un permis ;
- mesures à prendre en l'absence de permis ou en cas de présentation d'un permis non valide ;
- qui contacter en cas de problème ;

b) contrôles de sûreté :
- objectifs des contrôles de sûreté ;
- variantes de méthodes de contrôle de sûreté à appliquer ;
- avantages et inconvénients des contrôles de sûreté appliqués par les services postaux à la poste reçue d'expéditeurs non connus ;
- évaluation du niveau de sécurisation à appliquer à un article particulier, par exemple articles postaux urgents ;
- base d'acceptation ou de rejet d'un article ;

c) méthodes de dissimulation :
- méthodes de dissimulation applicables à la poste utilisées dans le passé ;
- reconnaissance de signes d'intervention ;

d) circonstances suspectes :
- exemples de circonstances suspectes ;
- sensibilisation générale et procédures à suivre si des membres du personnel détectent quelque chose de suspect ;

e) articles suspects et articles réglementés :
- différences entre un article suspect et un article réglementé ;
- exemples d'articles suspects et d'articles réglementés ;
- principaux éléments d'un EEI et d'un engin incendiaire improvisé ;
- procédures à suivre à la découverte d'un article suspect ou réglementé ;

f) appareils de radioscopie, incluant les éléments théoriques et pratiques :
- but de l'I/F radioscopique d'objets ;
- procédures d'utilisation pour les appareils de radioscopie en place ;
- procédures pour déterminer si l'appareil de radioscopie est en état de marche sûr et satisfaisant ;
- exposition des stagiaires à un nombre suffisant d'images radioscopiques d'engins explosifs et/ou incendiaires, d'armes et de leurs éléments pour qu'ils soient en mesure de les reconnaître dans une mesure satisfaisante ;
- reconnaissance et identification d'articles suspects ou d'articles réglementés dissimulés dans la poste ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

- types de matières que représentent les couleurs sur un écran couleur ;
- types de matières que représentent les diverses nuances de gris sur un écran noir et blanc ;
- base de rejet ou d'acceptation d'un article ;

g) fouilles manuelles ou fouilles utilisant des moyens physiques, chambres de simulation ou autres moyens, qu'ils soient procéduraux, techniques ou sensoriels :
- but de ces fouilles ;
- avantages et limites de chaque méthode ;
- base d'acceptation ou de rejet d'un article ;
- exécution d'une fouille efficace d'un échantillon représentatif du type de poste à fouiller manuellement ou à fouiller à l'aide de moyens physiques, d'une chambre de simulation ou d'autres moyens, qu'ils soient procéduraux, techniques ou sensoriels ;

h) fonctions de gestion et de supervision :
- éléments relatifs à la sûreté des articles de poste connus et/ou non connus, de la poste transbordée et de la poste reçue d'un expéditeur connu ou non connu et/ou d'un agent habilité ou non habilité ;
- aspects de sûreté de la manutention de la poste ;
- sécurisation physique des locaux pertinents pour le programme de sûreté des services postaux ;
- exigences de sûreté relatives aux aéronefs de transport exclusif de poste ;
- but des certificats de sûreté d'expédition et/ou d'enlèvement, s'ils sont utilisés, et comment les établir ;
- rôles des autorités douanières et de la police, et comment les contacter ;
- responsabilités des gestionnaires et/ou superviseurs de la sûreté ;
- circonstances dans lesquelles un gestionnaire de la sûreté devrait être consulté ;
- application des prescriptions concernant la sûreté de la poste ;
- procédures de relations avec la clientèle ;
- expéditions exemptées des contrôles de sûreté ;
- rôles des inspecteurs employés par l'autorité compétente dans le cadre de mesures de contrôle de la qualité.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément E à l'Appendice 11

CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

1. Un programme de formation à la sûreté pour les contrôleurs de la circulation aérienne a pour objet d'assurer que les contrôleurs et leurs superviseurs comprennent les principes de la sûreté de l'aviation et connaissent les procédures à suivre en cas d'urgence. On trouvera dans le *Manuel de sûreté de la gestion du trafic aérien* (Doc 9985 — Diffusion restreinte) de l'OACI de plus amples éléments d'orientation concernant la mise en œuvre de dispositions appropriées en matière de sûreté par les fournisseurs de services de la circulation aérienne.

2. Un NCASTP devrait spécifier les exigences de formation en ce qui concerne :

a) les responsabilités de contrôle de la circulation aérienne en vertu du NCASP ;

b) les détournements d'aéronefs ;

c) les menaces à la bombe ;

d) les procédures d'alerte et procédures conjoncturelles.

3. Outre la formation de sensibilisation à la sûreté, les contrôleurs de la circulation aérienne devraient recevoir une formation spécialisée sur les objectifs et l'organisation de la sûreté du contrôle de la circulation aérienne et les principes qui interviennent.

4. La formation spécialisée devrait avoir une durée minimale de quatre heures, et une formation périodique devrait être organisée tous les trois ans.

5. Les modules pertinents pour la formation spécialisée sont les suivants :

a) objectifs et organisation de la sûreté de l'aviation :
- types de personnes qui peuvent présenter une menace pour l'aviation civile ;
- pourquoi l'aviation civile est une cible attrayante pour les terroristes et autres groupes qui tentent une intervention illicite contre des aéronefs civils ;
- principales organisations internationales chargées d'établir les normes de sûreté et leurs objectifs généraux ;
- responsabilités de l'autorité compétente ;
- pourquoi les activités du contrôle de la circulation aérienne sont vulnérables aux attaques ;
- comment établir un rapport d'incident et à qui l'envoyer ;

b) conventions internationales et réglementations internationales et nationales ;

c) détournement d'aéronefs :
- communications avec l'aéronef visé ;
- renseignements à recueillir de l'aéronef visé ;
- notification aux autorités ;
- notification à d'autres États ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

- utilisation des messages du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques ou d'autres moyens ;
- poste de stationnement isolé d'aéronef ;

d) menaces à la bombe :
- communications avec l'aéronef visé ;
- renseignements à recueillir de l'aéronef visé ;
- notification aux autorités ;

e) procédures d'alerte et procédures conjoncturelles :
- procédures de notification ;
- notification aux autorités ;
- types de renseignements à transmettre aux autorités compétentes.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 12

MARCHANDISES DANGEREUSES

1. Les marchandises dangereuses sont des matières ou des objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement. Les dispositions de l'Annexe 18 à la Convention relative à l'aviation civile internationale — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, régissent leur transport aérien international. Les dispositions générales de l'Annexe 18 sont complétées par les dispositions plus détaillées des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284), appelées « Instructions techniques ».

2. Les Instructions techniques distinguent entre les marchandises dangereuses transportées comme fret et celles qui sont transportées par les passagers et les membres d'équipage. Les marchandises dangereuses sont normalement expédiées comme fret à bord des avions de passagers aussi bien que des avions tout-cargo. À l'exception d'un petit nombre d'articles autorisés, il est interdit aux passagers et aux membres d'équipage de transporter des marchandises dangereuses comme bagages de cabine ou bagages enregistrés ou sur leur personne.

3. Les marchandises dangereuses sont réparties dans diverses classes ou divisions en fonction du danger qu'elles présentent. Les Instructions techniques contiennent une liste de plus de 3 000 marchandises dangereuses indiquant la classe ou la division de chacune d'elles de même que son acceptabilité pour le transport aérien et les conditions dans lesquelles ce transport peut s'effectuer. Certaines marchandises dangereuses sont considérées comme trop dangereuses pour jamais être transportées à bord d'aucun aéronef ; d'autres sont interdites en situation normale, mais peuvent être transportées au titre d'une approbation particulière délivrée par les États intéressés ; d'autres encore ne peuvent être transportées qu'à bord d'un aéronef tout-cargo ; mais la plupart peuvent être transportées comme fret à bord d'aéronefs de passagers et d'aéronefs tout-cargo, sous réserve qu'elles répondent aux conditions établies.

4. Bien que la tâche primordiale des agents d'inspection/filtrage (I/F) à un aéroport soit de détecter les articles interdits, ils ont également un rôle à jouer dans la sécurité de l'aviation en détectant des marchandises dangereuses dans les bagages de cabine et de soute des passagers.

5. Exemples de marchandises dangereuses dont le transport par des passagers et des membres d'équipage est interdit :

a) objets explosibles (grenades, feux d'artifice, fusées éclairantes) ;

b) gaz (propane, butane) ;

c) liquides inflammables (essence, méthanol) ;

d) solides inflammables et matières réactives (magnésium, allume-feu) ;

e) matières comburantes et/ou peroxydes organiques (agent de blanchiment, nécessaires de réparation de carrosseries) ;

f) matières toxiques et/ou infectieuses (raticide, sang infecté) ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

g) matières radioactives (isotopes médicaux ou commerciaux) ;

h) matières corrosives (mercure et batteries de véhicules) ;

i) matières et objets dangereux divers (composants de circuit carburant de véhicule ayant contenu du carburant).

MARCHANDISES DANGEREUSES DONT LE TRANSPORT PAR LES PASSAGERS ET LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE EST PERMIS

6. Le Supplément A au présent appendice contient la liste des articles et des marchandises dangereuses qui peuvent être transportés par les passagers et les membres d'équipage, et les conditions de leur transport. Cette liste devrait servir uniquement de guide sur les articles permis ou interdits dans les bagages des passagers et des membres d'équipage. Les marchandises dangereuses qui ne sont pas sur la liste sont interdites de transport à bord des aéronefs par les passagers et les membres d'équipage.

DÉCOUVERTE DE MARCHANDISES DANGEREUSES NON DÉCLARÉES TRANSPORTÉES PAR LES PASSAGERS ET LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

7. Si un agent d'I/F découvre un article qui lui semble être une marchandise dangereuse dont le transport par les passagers n'est pas autorisé, il devrait consulter le personnel de supervision qui, à son tour, devrait en référer à un expert compétent en marchandises dangereuses. À cet égard, l'étendue de la formation des agents d'I/F devrait correspondre à leurs responsabilités. Si des doutes subsistent ou s'il est confirmé que l'article n'est pas autorisé, l'exploitant de l'aéronef doit en être informé afin qu'il prenne d'autres mesures et l'article ne sera pas admis au chargement à bord. Les Instructions techniques spécifient en outre que si des marchandises dangereuses dont le transport n'est pas autorisé sont découvertes dans les bagages d'un passager ou d'un membre d'équipage ou sur sa personne, l'exploitant de l'aéronef doit aviser l'autorité compétente de l'État dans lequel l'article a été découvert. Les marchandises dangereuses non déclarées ou mal étiquetées feront l'objet des exigences de compte rendu indiquées dans les Instructions techniques.

IDENTIFICATION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

8. Il y a deux principaux outils pour identifier des colis de marchandises dangereuses offerts au transport comme fret aérien :

a) marques sur l'emballage, incluant la désignation officielle de transport, le numéro ou les numéros de classe et/ou un numéro ONU à quatre chiffres, par exemple : essence, classe 3, n° ONU 1203 ;

b) étiquettes correspondant aux classes et divisions des marchandises dangereuses, reproduites dans le Supplément B.

9. La présence de ces marques ou de ces étiquettes sur les colis transportés par les passagers ou les membres d'équipage peut indiquer la présence de marchandises dangereuses qu'ils ne sont pas autorisés à transporter.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

FUITES OU DOMMAGES

10. Certaines mesures fondamentales devraient être prises à la découverte de fuite ou de dommages sur des marchandises dangereuses suspectées transportées par des passagers ou des membres d'équipage, notamment :

a) éviter tout contact ;

b) isoler la zone environnante ;

c) aviser le personnel de supervision, qui devrait notifier l'exploitant et l'autorité aéroportuaire ;

d) essayer de déterminer auprès du passager la nature de l'article ;

d) au besoin, aviser les services d'urgence ;

e) aviser l'exploitant de l'aéronef.

11. L'ordre des mesures à prendre peut varier en fonction des règles et des procédures locales. On trouvera de plus amples informations dans les Instructions techniques.

MOYENS POUR RECONNAÎTRE DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Marchandises dangereuses dans des produits ménagers

12. De nombreux articles utilisés quotidiennement dans les salles de bains, les cuisines, les garages ou les ateliers peuvent paraître inoffensifs. Toutefois, en raison de leurs propriétés physiques et chimiques, il peut être très dangereux de les transporter par voie aérienne. Le personnel d'enregistrement et les agents d'I/F de sûreté devraient demander aux passagers de confirmer le contenu de tout article soupçonné de contenir des marchandises dangereuses. Les matières et objets courants ci-après peuvent contenir des marchandises dangereuses :

a) appareils respiratoires — peuvent comprendre des bouteilles d'air ou d'oxygène comprimé, des générateurs chimiques d'oxygène ou de l'oxygène liquéfié réfrigéré ;

b) matériel de camping — peut contenir des gaz inflammables (butane, propane, etc.), des liquides inflammables (kérosène, essence, etc.) ou des solides inflammables (aminoforme, allumettes, etc.) ;

c) produits chimiques — peuvent comprendre des articles qui répondent à des critères applicables à des marchandises dangereuses, tels que des liquides inflammables, solides inflammables, comburants, peroxydes organiques, matières toxiques ou corrosives ;

d) fruits et légumes congelés, etc. — l'emballage peut contenir de la glace sèche (dioxyde de carbone solide) ;

e) produits ménagers — peuvent contenir des liquides inflammables tels que des peintures à base de solvant, adhésifs, encaustiques, aérosols (qui ne sont pas autorisés en vertu du Tableau 8-1 des Instructions techniques), agents de blanchiment, produits corrosifs pour nettoyer les fours ou déboucher les tuyaux, munitions, allumettes, etc. ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

f) bagages de passagers — peuvent contenir tous articles répondant à la définition des marchandises dangereuses non autorisées en vertu du Tableau 8-1 des Instructions techniques ;

g) réfrigérateurs — peuvent contenir des gaz liquéfiés ou de l'ammoniac en solution ;

h) produits chimiques pour piscines — peuvent contenir des matières comburantes ou corrosives ;

i) expéditions regroupées (groupages) — peuvent contenir des classes définies de marchandises dangereuses ;

j) expéditeur étanche (expéditeur de produits cryogéniques) — peut contenir de l'azote liquide libre. Les expéditeurs étanches ne sont pas soumis aux Instructions uniquement s'ils ne permettent pas la fuite de tout azote liquide quelle que soit l'orientation de l'emballage ;

k) aimants et autres articles similaires — peut individuellement ou cumulativement correspondre à la définition de matière magnétisée ;

l) tuyaux en métal — peut contenir des matières ferromagnétiques pouvant faire l'objet de conditions d'arrimage particulières en raison du risque d'impact sur les instruments de bord.

Équipements, instruments et boîtes à outils

13. a) pièces de rechange pour aéronefs au sol — peuvent inclure des explosifs (fusées éclairantes ou autres pièces pyrotechniques), des générateurs chimiques d'oxygène, des assemblages de pneus hors d'usage, des bouteilles de gaz comprimé (oxygène, dioxyde de carbone ou extincteurs), du carburant contenu dans le matériel, des accumulateurs à électrolyte liquide ou des batteries au lithium, des allumettes ;

b) pièces/fournitures d'automobiles (voitures, moteurs, motocyclettes) — peuvent inclure des moteurs, y compris des moteurs pile à combustible, des carburateurs ou des réservoirs contenant ou ayant contenu du carburant, des accumulateurs à électrolyte liquide ou des batteries au lithium, des gaz comprimés dans des appareils de gonflage de pneus, des extincteurs, des sacs gonflables, des adhésifs, peintures, scellants et solvants inflammables, etc. ;

c) appareils/matériel alimentés par piles — peuvent contenir des batteries humides ou des piles au lithium ;

d) bonbonnes de gaz — peuvent contenir des gaz comprimés ou liquéfiés ;

e) équipement de plongée — peut contenir des bouteilles de gaz comprimé, tel que de l'air ou de l'oxygène, et des lampes de plongée à haute intensité pouvant produire une chaleur extrême lorsqu'elles sont allumées à l'air libre. Pour garantir la sécurité du transport de ces lampes, l'ampoule ou la pile devrait être déconnectée ;

f) équipement de forage et d'exploitation minière — peut contenir des matières explosibles et/ou d'autres matières dangereuses ;

g) matériel électrique/électronique — peut contenir des masses magnétisées, des appareils de commutation au mercure, des tubes électroniques, des batteries liquides ou des piles au lithium, ou des piles à combustible ou cartouches pour piles à combustible contenant ou ayant contenu du carburant ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

h) appareils à alimentation électrique tels que les fauteuils roulants, tondeuses à gazon et voiturettes de golf — peuvent contenir des batteries liquides ou des piles au lithium, ou des piles à combustible ou cartouches pour piles à combustible contenant ou ayant contenu du carburant ;

i) équipement d'expédition — peut contenir des explosifs (fusées éclairantes), des liquides inflammables (essence), des gaz inflammables (gaz pour réchaud de camping), etc. ;

j) équipement d'équipes de cinématographie et de médias — peut contenir des engins pyrotechniques explosibles, des groupes électrogènes à moteur à combustion interne, des batteries liquides ou des piles au lithium, du carburant, des articles produisant de la chaleur, etc. ;

k) régulateurs de carburant — peuvent contenir des liquides inflammables ;

l) ballons à air chaud — peuvent contenir des bouteilles de gaz inflammable, des extincteurs, des moteurs à combustion interne, des accumulateurs, etc. ;

m) instruments scientifiques — peuvent inclure des baromètres, manomètres, interrupteurs, tubes redresseurs, thermomètres, etc., contenant du mercure ;

n) pièces de machines — peuvent contenir des adhésifs, peintures, produits d'étanchéisation et solvants inflammables, des batteries liquides, des piles ou des batteries au lithium, du mercure, des bouteilles de gaz comprimé ou liquéfié, etc. ;

o) fournitures/matériel photographiques — peuvent contenir des articles produisant de la chaleur, des liquides inflammables, solides inflammables, comburants, peroxydes organiques, matières toxiques ou corrosives, piles au lithium, etc. ;

p) équipement pour voitures ou motos de course — peut comprendre des moteurs, y compris des moteurs pile à combustible, des carburateurs ou des réservoirs de carburant contenant du carburant ou du carburant résiduel, des batteries liquides ou au lithium, des aérosols inflammables, du nitrométhane ou d'autres additifs pour essence, des bouteilles de gaz comprimé, etc. ;

q) trousses de réparation — peuvent contenir des peroxydes organiques et des adhésifs inflammables, des peintures à base de solvant, des résines, etc. ;

r) pièces de rechange de bateaux — peuvent contenir des explosifs (fusées éclairantes), des bouteilles de gaz comprimé (radeaux de sauvetage), de la peinture, des batteries au lithium (émetteurs de localisation d'urgence), etc. ;

s) articles de sport/équipement d'équipe sportive — peuvent contenir des bouteilles de gaz comprimé ou liquéfié (air, dioxyde de carbone, etc.), des batteries au lithium, des chalumeaux au propane, des trousses de premiers soins, des adhésifs inflammables, des aérosols, etc. ;

t) interrupteurs dans des équipements ou instruments électriques — peuvent contenir du mercure ;

u) boîtes à outils — peuvent contenir des explosifs (outil à river à cartouche explosive), des gaz comprimés ou des aérosols, des gaz inflammables (bouteilles de butane), des adhésifs ou peintures inflammables, des liquides corrosifs, des batteries au lithium, etc. ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

v) lampes torches — les microlames de poche et briquets utilitaires peuvent contenir des gaz inflammables et être équipés d'un démarreur électronique. De grosses lampes torches peuvent être constituées d'une tête (souvent avec un interrupteur à allumage automatique) reliée à un contenant ou une bouteille de gaz inflammable.

Fournitures médicales et articles de premiers soins

14. a) liquide cryogénique — tous gaz liquéfiés réfrigérés, par exemple argon, hélium, néon ou azote ;

b) matériel de dentisterie — peut contenir des résines ou solvants inflammables, du gaz comprimé ou liquéfié, du mercure et des matières radioactives ;

c) échantillons de diagnostic — peuvent contenir des matières infectieuses ;

d) embryons congelés — l'emballage peut contenir du gaz liquéfié réfrigéré ou de la glace sèche ;

e) matériel de laboratoire/d'essai — peut contenir des liquides inflammables, solides inflammables, comburants, peroxydes organiques, matières toxiques ou corrosives, batteries au lithium, bouteilles de gaz comprimé, etc. ;

f) matériel/fournitures médicales — peuvent contenir des liquides inflammables, solides inflammables, comburants, peroxydes organiques, matières toxiques ou corrosives, batteries au lithium, etc. ;

g) produits pharmaceutiques — peuvent contenir des matières radioactives, liquides inflammables, solides inflammables, comburants, peroxydes organiques, matières toxiques ou corrosives, etc. ;

h) échantillons pour essais — peuvent contenir des matières infectieuses, liquides inflammables, solides inflammables, comburants, peroxydes organiques, matières toxiques ou corrosives ;

i) échantillons de sperme — l'emballage peut contenir de la glace carbonique ou un gaz liquéfié réfrigéré ;

j) vaccins — l'emballage peut contenir de la glace sèche, c'est-à-dire du dioxyde de carbone solide.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément A à l'Appendice 12

MARCHANDISES DANGEREUSES AUTORISÉES

Catégorie	Article	Dispositions [tirées de l'édition 2017-2018 des Instructions techniques, Partie 8 (Doc 9284)]
Nécessités médicales	Petites bouteilles d'oxygène ou d'air à l'état gazeux pour usage médical 	Approbation de l'exploitant ou des exploitants requise. Chaque bouteille ne doit pas dépasser 5 kg de masse brute. Les bouteilles, les robinets et les détendeurs, s'ils sont installés, doivent être protégés des dommages qui pourraient provoquer une fuite accidentelle du contenu. Le pilote commandant de bord doit être informé de la quantité de bouteilles d'oxygène ou d'air à bord de l'aéronef et de leur emplacement. Les dispositifs contenant de l'oxygène liquide transportés dans les bagages de cabine, les bagages enregistrés ou sur les personnes sont interdits.
	Bouteilles d'un gaz de la division 2.2 pour prothèses mécaniques 	Bouteilles d'un gaz de la division 2.2 portées pour le fonctionnement de prothèses mécaniques, et bouteilles de rechange de taille semblable si elles sont nécessaires pour assurer que les réserves seront suffisantes pour la durée du voyage.
	Articles thérapeutiques non radioactifs (y compris les aérosols) *(pas d'image présentée)*	La quantité nette totale par article ne doit pas dépasser 0,5 kg ou 0,5 L. Les valves de vaporisation des aérosols doivent être protégées par un capuchon ou un autre moyen approprié pour éviter la vaporisation accidentelle du contenu. La quantité nette totale d'articles thérapeutiques non radioactifs, d'articles de toilette (y compris les aérosols) et d'aérosols non toxiques et non inflammables à usage sportif ou domestique ne doit pas dépasser 2 kg ou 2 L (p. ex. quatre aérosols de 500 mL chacun) par personne.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Catégorie	Article	Dispositions [tirées de l'édition 2017-2018 des Instructions techniques, Partie 8 (Doc 9284)]
	Stimulateurs cardiaques ou autres dispositifs médicaux radio-isotopiques et produits radiopharmaceutiques se trouvant dans l'organisme d'une personne 	Stimulateurs cardiaques ou autres dispositifs radio-isotopiques, y compris ceux qui sont alimentés par des piles au lithium, implantés dans l'organisme d'une personne ou placés sur son corps, ou produits radiopharmaceutiques se trouvant dans l'organisme d'une personne par suite d'un traitement médical.
	Fauteuils roulants ou aides de locomotion analogues alimentés par accumulateurs, à être utilisés par des passagers dont la mobilité est réduite soit par un handicap, soit en raison de leur état de santé ou de leur âge, ou encore ayant des difficultés de déplacement temporaires (p. ex. une jambe cassée) 	Approbation de l'exploitant ou des exploitants requise. Les dispositions pour l'emballage et le marquage et les autres mesures applicables figurant dans les *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284) doivent être respectées. Le pilote commandant de bord doit être informé de l'emplacement d'un fauteuil roulant ou d'une aide de locomotion dont l'accumulateur inversable est en place, de l'emplacement d'un accumulateur emballé ou de l'emplacement d'un fauteuil roulant ou d'une aide de locomotion alimenté par piles ou batteries au lithium ionique. L'exploitant ou les exploitants doivent veiller à ce que ces aides de locomotion soient transportées de manière à empêcher toute mise en marche accidentelle et qu'elles soient protégées contre tout dommage éventuel résultant du déplacement des bagages, de la poste, des provisions de bord ou d'autres marchandises.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Catégorie	Article	Dispositions [tirées de l'édition 2017-2018 des Instructions techniques, Partie 8 (Doc 9284)]
	Appareils médicaux électroniques portables	Avec l'approbation de l'exploitant ou des exploitants, appareils médicaux électroniques portables (défibrillateurs externes automatisés, nébuliseurs, appareils de ventilation en pression positive continue, etc.) contenant des piles ou des batteries au lithium métal ou au lithium ionique, transportés par des passagers pour un usage médical. L'approbation de l'exploitant n'est pas requise pour les batteries de moins de 2 grammes de lithium métal ou moins de 100 Wh de lithium ionique, et il n'y a pas de limite pour le nombre de pièces de rechange. Deux batteries de rechange au maximum, d'une quantité de lithium excédant 2 g pour les batteries au lithium métal ou d'une énergie nominale en wattheures excédant 100 Wh pour les batteries au lithium ionique, peuvent être transportées par passager. Les batteries de rechange doivent être protégées individuellement contre les courts-circuits (par l'utilisation de l'emballage original de vente au détail ou par un autre moyen pour isoler les bornes, p. ex. par la pose de ruban sur les bornes non protégées ou l'utilisation de pochette de protection ou de sacs de plastique distincts pour chaque batterie) et transportées dans les bagages de cabine seulement. Les batteries en place ou de rechange doivent être d'un type qui satisfait aux épreuves de la sous-section 38.3 de la Partie III du *Manuel d'épreuves et de critères* de l'ONU. Les batteries contenant plus de 8 grammes de lithium métal ou de160 Wh ne sont pas autorisées (comme pièces de rechanges ou dans les engins).
	Petits thermomètres médicaux au mercure	Un petit thermomètre médical d'usage personnel contenant du mercure, s'il est placé dans son enveloppe de protection.
Articles utilisés pour l'habillement ou les soins de toilette	Articles de toilette (incluant les aérosols)	La quantité nette totale par article ne doit pas dépasser 0,5 kg ou 0,5 L. L'expression « articles de toilette (incluant les aérosols) » s'entend comme incluant des articles tels que les fixatifs pour cheveux, les parfums et les eaux de Cologne. Les valves de vaporisation des aérosols doivent être protégées par un capuchon ou un autre moyen approprié pour éviter la vaporisation accidentelle du contenu. La quantité nette totale d'articles thérapeutiques non radioactifs, d'articles de toilette (incluant les aérosols) et d'aérosols non toxiques et non inflammables à usage sportif ou domestique ne doit pas dépasser 2 kg ou 2 L (p. ex. quatre aérosols de 500 mL chacun) par personne.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Catégorie	Article	Dispositions [tirées de l'édition 2017-2018 des Instructions techniques, Partie 8 (Doc 9284)]
	Fers à friser 	Fers à friser contenant des hydrocarbures gazeux, à raison d'un appareil par personne, à condition que l'étui protecteur soit solidement fixé sur l'élément chauffant. Le transport des recharges de gaz pour ces fers à friser est interdit.
u	Boissons alcoolisées 	Lorsqu'elles sont dans leur emballage de vente au détail, boissons alcoolisées dont le pourcentage d'alcool en volume excède 24 % mais ne dépasse pas 70 %, contenues dans des récipients d'une capacité n'excédant pas 5 L, la quantité nette totale par personne étant de 5 L. Les boissons alcoolisées dont le pourcentage d'alcool en volume ne dépasse pas 24 % ne sont soumises à aucune restriction.
	Aérosols non toxiques et non inflammables à usage sportif ou domestique 	Les aérosols de la division 2.2 à usage sportif ou domestique, qui ne présentent pas de risque subsidiaire, sont autorisés dans les bagages de soute seulement. La quantité nette totale par article ne doit pas dépasser 0,5 kg ou 0,5 L. Les valves de vaporisation des aérosols doivent être protégées par un capuchon ou un autre moyen approprié pour éviter la vaporisation accidentelle du contenu. La quantité nette totale d'articles thérapeutiques non radioactifs, d'articles de toilette (incluant les aérosols) et d'aérosols non toxiques et non inflammables à usage sportif ou domestique ne doit pas dépasser 2 kg ou 2 L (p. ex. quatre aérosols de 500 mL chacun) par personne.
	Cartouches solidement emballées 	Avec l'approbation de l'exploitant ou des exploitants, mais uniquement comme bagages de soute, cartouches solidement emballées (n° ONU 0012 ou 0014 seulement) de la division 1.4S, en quantité n'excédant pas 5 kg de masse brute par personne, pour usage personnel, à l'exclusion des munitions contenant des projectiles explosifs ou incendiaires. Les franchises de plusieurs passagers ne doivent pas être combinées en un ou plusieurs colis.
	Allumettes de sûreté et briquets 	Une petite boîte d'allumettes de sûreté ou un briquet ne contenant pas de combustible liquide non absorbé (autre qu'un gaz liquéfié), destiné à un usage personnel. Les allumettes et les briquets ne sont pas autorisés dans les bagages de cabine ou de soute. Il est interdit de transporter sur soi ou dans les bagages de cabine ou de soute du combustible pour briquet, des allumettes sans frottoir ou des recharges pour briquet.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Catégorie	Article	Dispositions [tirées de l'édition 2017-2018 des Instructions techniques, Partie 8 (Doc 9284)]
	Briquets à brûleur à prémélange	Les briquets à brûleur à prémélange doivent être dotés d'un moyen de protection contre l'activation accidentelle. Pas plus d'un briquet à brûleur à prémélange destiné à l'usage personnel, et ne contenant pas de combustible liquide non absorbé (autre que du gaz liquéfié), par personne. Les briquets à brûleur à prémélange sans moyen de protection contre l'activation accidentelle sont interdits.
	Articles produisant de la chaleur 	Avec l'approbation des exploitants, des appareils alimentés par batteries, capables de produire une chaleur extrême et pouvant provoquer un incendie s'ils sont mis en marche (p. ex. lampes sous-marines à haute intensité), à condition que l'élément produisant la chaleur et la batterie soient isolés l'un de l'autre par enlèvement de l'élément produisant la chaleur, de la batterie ou d'un autre élément. Toute batterie qui a été retirée doit être protégée contre les courts-circuits.
	Dispositif de sauvetage en avalanche contenant une bouteille de gaz comprimé de la division 2.2 	Avec l'approbation de l'exploitant ou des exploitants, un dispositif de sauvetage en avalanche par personne, équipé d'un mécanisme de déclenchement pyrotechnique ne contenant pas plus de 200 mg net de matières de la division 1.4S. Le dispositif doit être emballé de façon telle qu'il ne puisse être activé accidentellement. Les sacs gonflables du dispositif doivent être munis de soupapes de sécurité.
	Petites cartouches intégrées à un dispositif de sécurité personnel autogonflant tel qu'un gilet ou une veste de sauvetage 	Avec l'approbation de l'exploitant ou des exploitants, au maximum deux petites cartouches de dioxyde de carbone ou d'un autre gaz approprié de la division 2.2, par personne, intégrées aux fins de gonflage à un dispositif de sécurité personnel, et au maximum deux cartouches de rechange par personne. Le dispositif de sécurité personnel autogonflant doit être emballé de manière qu'il ne puisse être activé accidentellement.
	Petites cartouches pour d'autres dispositifs	Avec l'approbation de l'exploitant ou des exploitants, au maximum quatre petites cartouches de dioxyde de carbone ou d'un autre gaz approprié de la division 2.2, sans risque subsidiaire, par personne. La capacité en eau de chaque cartouche ne doit pas dépasser 50 mL. *Note.— Dans le cas du dioxyde de carbone, une cartouche dont la capacité en eau est de 50 mL est équivalente à une cartouche de 28 g.*

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Catégorie	Article	Dispositions [tirées de l'édition 2017-2018 des Instructions techniques, Partie 8 (Doc 9284)]
	Appareils électroniques portables pour fumer, alimentés par batteries 	Les appareils électroniques portables pour fumer, alimentés par batteries (ex. cigarettes électroniques, cigares électroniques, pipes électroniques, vaporisateurs personnels, inhalateurs électroniques de nicotine) peuvent être transportés par des passagers ou des membres d'équipage uniquement en cabine et pour un usage personnel. Les batteries de rechange doivent être protégées individuellement contre les courts-circuits et transportées uniquement dans les bagages de cabine. Pour les batteries au lithium métal, la teneur en lithium ne doit pas dépasser 2 grammes et pour les batteries au lithium métal, l'énergie nominale en wattheures ne doit pas dépasser 100 Wh. Chaque batterie doit être d'un type qui satisfait aux prescriptions de chaque épreuve de la sous section 38.3 de la Partie III du *Manuel d'épreuves et de critères* de l'ONU. Il est interdit de recharger les appareils et/ou les batteries à bord de l'aéronef.
	Appareils électroniques portables (y compris des appareils à usage médical) contenant des piles ou des batteries au lithium métal ou au lithium ionique 	Les appareils électroniques portables (montres, calculatrices, appareils photographiques, téléphones cellulaires, ordinateurs portables, enregistreurs vidéo, etc.) contenant des piles ou des batteries au lithium ou au lithium ionique devraient être transportés comme bagages de cabine. Si les appareils sont transportés dans les bagages enregistrés, des mesures doivent être prises pour empêcher leur mise en marche accidentelle. Les batteries de rechange doivent être protégées individuellement contre les courts-circuits et être transportées dans les bagages de cabine seulement. Les piles et les batteries doivent être d'un type qui satisfait aux prescriptions de chaque épreuve de la sous-section 38.3 de la Partie III du *Manuel d'épreuves et de critères* de l'ONU. Les restrictions sur la quantité de lithium des batteries au lithium métal ou sur l'énergie nominale en wattheures des batteries au lithium ionique doivent être respectées. L'approbation de l'exploitant ou des exploitants est requise pour des appareils électroniques portables contenant des batteries au lithium ionique et pour des batteries au lithium ionique de rechange d'une énergie nominale en wattheures dépassant 100Wh mais ne dépassant pas 160 Wh. Pas plus de deux batteries de rechange protégées individuellement par personne.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Catégorie	Article	Dispositions [tirées de l'édition 2017-2018 des Instructions techniques, Partie 8 (Doc 9284)]
	Piles à combustible	Le type, le contenu, le transport et le marquage des piles à combustible utilisées pour alimenter des appareils électroniques portables (montres, calculatrices, appareils photos, téléphones cellulaires, ordinateurs portables, enregistreurs vidéo, etc.) et les cartouches de rechange pour piles à combustible doivent respecter les dispositions figurant dans le Doc 9284.
	Glace carbonique	Avec l'approbation de l'exploitant ou des exploitants, glace carbonique en quantité n'excédant pas 2,5 kg par personne, lorsqu'elle est utilisée pour emballer des denrées périssables non soumises aux prescriptions du Doc 9284, à condition que l'emballage permette au dioxyde de carbone de s'échapper. Lors du transport dans des bagages de soute, chaque colis doit porter les marques suivantes : a) « GLACE CARBONIQUE » ou « DIOXYDE DE CARBONE SOLIDE » ; b) le poids net de la glace carbonique ou une mention indiquant que le poids net est de 2,5 kg ou moins.
	Baromètre ou thermomètre à mercure	Avec l'approbation de l'exploitant ou des exploitants, mais uniquement comme bagages de cabine, un baromètre ou un thermomètre à mercure transporté par un représentant d'un office météorologique gouvernemental ou d'un organisme officiel analogue. Le baromètre ou le thermomètre doit être placé dans un emballage extérieur solide comportant une doublure intérieure ou un sac scellés faits d'un matériau solide, étanche et résistant à la perforation et imperméable au mercure qui empêchera le mercure de s'échapper quelle que soit la position du colis. Le pilote commandant de bord doit être informé de la présence du baromètre ou du thermomètre.
	Instruments contenant des matières radioactives	Avec l'approbation de l'exploitant ou des exploitants, comme bagages de cabine ou de soute, instruments contenant des matières radioactives ne dépassant pas les limites d'activité spécifiées dans le Doc 9284 (p. ex. détecteur d'agent chimique et/ou détecteur à alerte et identification rapides), solidement emballés et sans batteries au lithium, lorsqu'ils sont transportés par des membres du personnel de l'Organisation pour l'interdiction des armes chimiques en déplacement officiel.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Catégorie	Article	Dispositions [tirées de l'édition 2017-2018 des Instructions techniques, Partie 8 (Doc 9284)]
	Ampoules à haut rendement énergétique 	Ampoules à haut rendement énergétique, dans l'emballage de vente au détail et destinées à l'usage personnel ou domestique.
	Dispositifs à perméation pour l'étalonnage des dispositifs de contrôle de la qualité de l'air	Les dispositifs à perméation pour l'étalonnage des dispositifs de contrôle de la qualité de l'air sont permis dans les bagages de soute seulement et doivent être conformes aux dispositions figurant dans le Doc 9284.
	Matériel électronique portable contenant un accumulateur inversable	Le matériel doit répondre aux dispositions figurant dans le Doc 9284, comme suit : a) la batterie ne doit pas avoir un voltage supérieur à 12 volts ou une énergie nominale en wattheures dépassant 100 Wh ; b) le matériel doit être soit protégé d'une mise en marche accidentelle, ou la batterie doit être déconnectée et les terminaux exposés isolés.
	Accumulateurs inversables de rechange	Les accumulateurs doivent répondre aux dispositions figurant dans le Doc 9284, incluant les conditions suivantes : a) la batterie ne doit pas avoir un voltage supérieur à 12 volts ou une énergie nominale en wattheures dépassant 100 Wh ; b) le matériel doit être soit protégé d'une mise en marche accidentelle, ou la batterie doit être déconnectée et les terminaux exposés isolés ; c) pas plus de deux batteries individuellement protégées par personne.
	Moteurs à combustion interne et moteurs pile à combustible	Le moteur doit répondre aux dispositions figurant dans le Doc 9284.
	Spécimens non infectieux	Les spécimens non infectieux doivent répondre aux dispositions figurant dans le Doc 9284.
	Emballages isolés contenant de l'azote liquide réfrigéré	Les emballages isolés contenant de l'azote liquide réfrigéré doivent répondre aux dispositions figurant dans le Doc 9284.
Matériel de sécurité	*(pas d'image présentée)*	Avec l'approbation de l'exploitant ou des exploitants, du matériel de sécurité tel que des mallettes, des coffrets ou des sacoches destinés au transport des espèces et ayant des marchandises dangereuses comme partie intégrante, par exemple des piles ou des batteries au lithium ou des matières pyrotechniques. Le matériel de sécurité peut être transporté comme bagages de soute si les prescriptions du Doc 9284 sont respectées.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément B à l'Appendice 12

ÉTIQUETTES DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Tableau A12-1. Classe 1 — Matières et objets explosibles
Cette classe comporte six divisions : divisions 1.1 à 1.6

Division 1.1 : Risque d'explosion en masse. Division 1.2 : Risque de projection, sans risque d'explosion en masse. Division 1.3 : Risque d'incendie avec risque léger de souffle, ou de projection, ou des deux, sans risque d'explosion en masse.	Division 1.4 : Pas de risque notable.	Division 1.5 : Matières très peu sensibles présentant un risque d'explosion en masse.	Division 1.6 : Objets extrêmement peu sensibles, ne présentant pas de risque d'explosion en masse.

Tableau A12-2. Classe 2 — Gaz
Cette classe comporte trois divisions : divisions 2.1 à 2.3

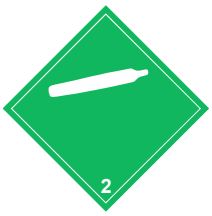
		
Division 2.1 : Gaz inflammables (tout gaz qui forme un mélange inflammable quand il est mélangé à l'air dans certaines proportions, p. ex. butane, hydrogène et gaz liquéfié réfrigéré).	Division 2.2 : Gaz non inflammables, non toxiques (tout gaz comprimé non toxique, non inflammable, p. ex. dioxyde de carbone et azote liquide).	Division 2.3 : Gaz toxiques.

Tableau A12-3. Classe 3 — Liquides inflammables

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Classe 3 : Liquides inflammables (tout liquide dont le point d'éclair ne dépasse pas 60 °C en creuset fermé, ou 65,6 °C en creuset ouvert, p. ex. essence, peinture et alcool).

Tableau A12-4. Classe 4 — Matières solides inflammables ; matières sujettes à l'inflammation spontanée ; matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables
Cette classe comporte trois divisions : divisions 4.1 à 4.3

Division 4.1 : Matières solides inflammables (matières solides qui, dans les conditions où elles sont placées en cours de transport, s'enflamment facilement ou sont susceptibles de provoquer ou d'activer des incendies par frottement ; matières autoréactives et matières qui polymérisent susceptibles de subir une forte réaction exothermique ; matières explosibles désensibilisées qui peuvent exploser si elles ne sont pas suffisamment diluées, p. ex. allumettes, nitronaphtalène et matières autoréactives).	Division 4.2 : Matières sujettes à l'inflammation spontanée (matières susceptibles de s'échauffer spontanément dans des conditions normales de transport, ou en contact avec l'air, et sont alors susceptibles de s'enflammer, p. ex. phosphore blanc ou jaune et farine de poisson non stabilisée).	Division 4.3 : Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables (matières qui, en interaction avec l'eau, peuvent s'enflammer spontanément ou dégager des gaz inflammables à raison de plus de 1 L/kg de matière par heure, p. ex. carbure de calcium et sodium). Ces matières sont souvent décrites comme réagissant au contact de l'eau.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Tableau A12-5. Classe 5 — Matières comburantes et peroxydes organiques
Cette classe comporte deux divisions : divisions 5.1 et 5.2

Division 5.1 : Matières comburantes (matières qui, sans être toujours combustibles elles-mêmes, peuvent généralement, en cédant de l'oxygène, provoquer ou favoriser la combustion d'autres matières. Ces matières peuvent être contenues dans des objets, p. ex. engrais au nitrate d'ammonium, et chlorate de calcium).	Division 5.2 : Peroxydes organiques (matières organiques qui contiennent la structure bivalente —0—0— et peuvent être considérées comme des dérivés du peroxyde d'hydrogène, dans lesquels un ou les deux atomes d'hydrogène sont remplacés par des radicaux organiques. Les peroxydes organiques sont des matières thermiquement instables, qui peuvent subir une décomposition autoaccélérée exothermique. De plus, ils peuvent avoir une ou plusieurs des propriétés suivantes : 1) être sujets à décomposition explosive ; 2) brûler rapidement ; 3) être sensibles aux chocs ou aux frottements ; 4) réagir dangereusement avec d'autres matières ; 5) causer des dommages aux yeux).

Tableau A12-6. Classe 6 — Matières toxiques et matières infectieuses
Cette classe comporte deux divisions : divisions 6.1 et 6.2

Division 6.1 : Matières toxiques (matières susceptibles d'avoir des effets nocifs sur la santé humaine ou de causer des lésions ou la mort si elles sont absorbées par ingestion, par inhalation ou par voie cutanée, p. ex. arsenic, certains désinfectants et la plupart des pesticides).	Division 6.2 : Matières infectieuses [matières dont on sait ou dont on a des raisons de penser qu'elles contiennent des pathogènes définis comme étant des micro-organismes (notamment bactéries, virus, rickettsies, parasites et champignons) et d'autres agents tels que les prions, qui peuvent provoquer des maladies chez l'homme ou chez l'animal].

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Tableau A12-7. Classe 7 — Matières radioactives
Cette classe comporte quatre catégories

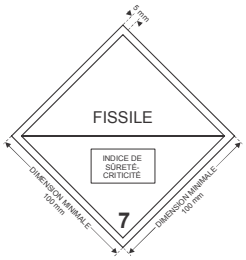
			
Catégorie I — Blanche Intensité maximale de rayonnement en tout point de la surface extérieure ne dépassant pas 0,005 mSv/h à la surface du colis. Pas d'indice de transport indiqué.	Catégorie II — Jaune Intensité maximale de rayonnement en tout point de la surface extérieure supérieure à 0,005 mSv/h mais ne dépassant pas 0,5 mSv/h, et indice de transport supérieur à 0 mais ne dépassant pas 1.	Catégorie III — Jaune Intensité maximale de rayonnement en tout point de la surface extérieure supérieure à 0,5 mSv/h mais ne dépassant pas 2 mSv/h, et indice de transport supérieur à 1 mais ne dépassant pas 10 OU Intensité maximale de rayonnement en tout point de la surface extérieure supérieure à 2 mSv/h mais ne dépassant pas 10 mSv/h, et indice de transport supérieur à 10. (Les matières radioactives de Catégorie III — Jaune doivent être transportées sous-utilisation exclusive et par arrangement spécial.)	L'étiquette pour l'indice de sûreté-criticité doit être apposée à côté de l'étiquette de « catégorie » sur un colis de matières fissiles (autre que des matières fissiles exceptées).

Tableau A12-8. Classe 8 — Matières corrosives

Matières qui, par action chimique, causeront de graves dommages aux tissus vivants avec lesquels elles entrent en contact ou qui, en cas de fuite, causeront des dommages considérables à d'autres marchandises ou au moyen de transport, ou même les détruiront, p. ex. acide sulfurique et mercure.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Tableau A12-9. Classe 9 — Matières et objets dangereux divers

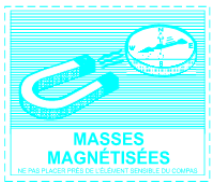
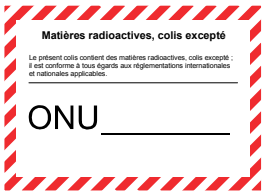
Matières et objets présentant un risque autre que ceux visés par les autres classes, incluant les matières dangereuses pour l'environnement (milieu aquatique), matières transportées à chaud, micro-organismes génétiquement modifiés, masses magnétisées et matières solides ou liquides réglementées pour l'aviation, ayant des propriétés narcotiques, incommodantes ou d'autres propriétés telles qu'en cas de déperdition ou de fuite à bord d'un aéronef, elles risquent de causer une gêne ou de l'inconfort extrêmes aux membres d'équipage, au point de les empêcher de remplir correctement leurs fonctions. Cette classe comprend les moteurs à combustion interne, les engins de sauvetage autogonflables et la glace sèche.	Batteries au lithium métal ou lithium ionique, batteries au lithium métal ou lithium ionique emballées avec du matériel et batteries au lithium métal ou lithium ionique contenues dans du matériel. L'étiquette de matières dangereuses diverses sans les batteries peut continuer d'être utilisée jusqu'au 31 décembre 2018.

Les étiquettes de manutention ci-dessous donnent des renseignements visant à assurer la sécurité de la manutention et de la mise en place de certaines marchandises dangereuses :

Tableau A12-10. Étiquettes de manutention

Sens du colis 	Emballage combiné ou suremballage contenant des marchandises dangereuses liquides. Garder les flèches pointées vers le haut.
Aéronef cargo seulement 	Ne pas charger ces marchandises dangereuses à bord d'aéronefs de passagers.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Masses magnétisées 	Présence de matières magnétisées. Tenir éloigné de l'élément sensible du compas de l'aéronef.
Liquide cryogénique 	Présence de gaz liquéfié réfrigéré pouvant causer des brûlures par le froid en cas de déperdition ou de fuite.
Protéger de la chaleur 	Présence de matières autoréactives de la division 4.1 ou de la division 5.2. Protéger de la chaleur.
Matières radioactives, colis excepté 	Présence de matières radioactives en colis excepté. En conformité avec les réglementations nationales et internationales applicables.

Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Batteries au lithium 	Présence de batteries au lithium métal ou au lithium ionique emballées conformément à la Section II des instructions d'emballage 965 à 970 et à la Section IB des instructions d'emballage 965 et 968. Ne pas charger ou transporter un colis endommagé. La marque doit indiquer le numéro ONU approprié, précédé des lettres « UN » (« UN 3090 » pour les piles ou batteries au lithium métal ; « UN 3480 » pour les piles ou batteries au lithium ionique ; « UN 3091 » pour les piles ou batteries au lithium métal contenues dans un équipement ou emballées avec un équipement ; ou « UN 3481 » pour les piles ou batteries au lithium ionique contenues dans un équipement ou emballées avec un équipement). Si un colis contient des piles ou des batteries au lithium affectées à différents numéros ONU, tous les numéros ONU applicables doivent être indiqués sur une ou plusieurs marques. La marque doit également comporter un numéro de téléphone où des informations supplémentaires peuvent être obtenues. *Note.— Les dispositions relatives à une étiquette de batteries au lithium figurant dans la neuvième édition du Doc 8973 (Diffusion restreinte) peuvent continuer à s'appliquer au lieu de la marque de batteries au lithium jusqu'au 31 décembre 2018.*
Matières radioactives 	Matières radioactives, Classe 7, plaque-étiquette pour grands conteneurs de fret.

Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 13

MODÈLE SOMMAIRE DE PROGRAMME DE SÛRETÉ D'AÉROPORT (ASP)

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 Il est recommandé d'adopter la structure ci-après pour rédiger un ASP :

Partie	Titre
I.	Organisation
II.	Description de l'aéroport
III.	Mesures de sûreté à l'aéroport
IV.	Riposte à des actes d'intervention illicite
V.	Formation
VI.	Contrôle de qualité : supervision et contrôle de performance
Appendices	

1.2 Le présent appendice contient des éléments d'orientation sur la rédaction de chacune de ces parties du plan. Les Chapitres 8, 10 et 16 contiennent des indications détaillées sur les mesures de sûreté particulières qui y sont mentionnées.

1.3 Il convient, lors de la rédaction d'un ASP, de prêter une attention particulière au degré de détail, en particulier des renseignements confidentiels, qu'il devrait contenir. L'ASP étant normalement l'objet d'une large diffusion, il convient d'avoir à l'esprit le principe de la nécessité de connaître. C'est pourquoi les renseignements les plus sensibles pourraient figurer dans des manuels de procédures ou des documents associés au programme, qui ne seraient portés à la connaissance que de ceux qui auraient un besoin légitime d'en connaître.

2. PARTIE I : ORGANISATION

Objectif du programme

2.1 La présente partie devrait énoncer clairement les objectifs de l'ASP qui devraient normalement, mais sans s'y limiter, être les suivants :

a) décrire comment l'aéroport se conforme aux dispositions de la législation nationale et du programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP) ;

b) définir les responsabilités des différentes parties prenantes concernant la sûreté de l'aéroport ;

c) décrire l'organisation de la gestion et de la coordination de la sûreté à l'aéroport ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

d) décrire les mesures de sûreté courantes en vigueur à l'aéroport, c'est-à-dire les mécanismes et les procédures nécessaires pour protéger son exploitation ;

e) décrire les plans conjoncturels et les procédures liées à la sûreté de l'aéroport ;

f) définir des normes minimales ;

g) examiner le programme et le mettre à jour pour préserver son efficacité.

Réglementation

2.2 Devraient être décrits dans cette section les lois et règlements qui constituent la base juridique de l'application des mesures de sûreté de l'aviation par le truchement du NCASP et qui donnent aux parties prenantes compétentes le pouvoir d'énoncer les besoins et de prendre éventuellement des mesures exécutoires. Elle devrait décrire aussi toutes autres formes de réglementation ou de législation (p. ex. provinciale, municipale) qui constituent la base juridique de l'ASP.

Responsabilités

2.3 Toutes les parties prenantes compétentes directement intéressées par la sûreté de l'aviation devraient être indiquées dans cette section qui devrait définir les responsabilités qui leur incombent aux termes de l'ASP, notamment mais sans nécessairement s'y limiter :

a) l'autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation ;

b) l'exploitant de l'aéroport ;

c) le chef de la sûreté de l'aéroport ;

d) les prestataires de services de sûreté à l'aéroport ;

e) les forces de l'ordre ;

f) les forces armées nationales ;

g) les groupes d'intervention en cas d'urgence et/ou les premiers intervenants ;

h) d'autres services gouvernementaux ;

i) les exploitants d'aéronefs ;

j) les locataires de l'aéroport ;

k) les autorités municipales ;

l) le service postal ;

m) les autorités de contrôle frontalier, telles que les douanes et le contrôle des personnes ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

n) les organismes d'aviation générale ;

o) les agents habilités ;

p) les prestataires de services d'escale ;

q) les services de restauration ;

r) les entreprises de nettoyage ;

s) les prestataires de services de la circulation aérienne.

2.4 Un organigramme indiquant les responsabilités respectives de ces parties prenantes pourrait être utile et figurer dans un appendice.

Comité de sûreté d'aéroport (ASC)

2.5 Cette section devrait indiquer et décrire le rôle ou le mandat de l'ASC et couvrir normalement, mais sans s'y limiter, les éléments ci-après :

a) examen de la menace qui pèse actuellement sur la sûreté de l'aéroport ;

b) coordination entre les parties responsables de l'application des mesures de sûreté à l'aéroport ;

c) mise à disposition d'un forum pour l'examen des questions concernant la sûreté de l'aviation ;

d) examen et fourniture d'avis concernant les projets d'installations ou procédures opérationnelles nouvelles ou modifiées ;

e) examen des résultats des mesures de contrôle de la qualité ainsi que des audits ou inspections externes ;

f) évaluation de la qualité et de l'efficacité permanentes de l'ASP.

2.6 Cette section devrait aussi contenir une liste des membres de l'ASC, qui inclurait normalement les parties prenantes ayant des responsabilités importantes en matière de sûreté de l'aéroport (voir § 2.3). Si certaines de ces parties prenantes sont des organisations ou entreprises, des dispositions peuvent être prises pour qu'elles soient représentées collectivement à l'ASC, par exemple dans le cas du comité des exploitants d'aéronefs. De même, des représentants des employés de l'aéroport pourraient aussi siéger à l'ASC. Cette section devrait aussi indiquer qui remplirait les fonctions de président et de secrétaire de l'ASC. Typiquement, l'exploitant de l'aéroport désignera au poste de président un cadre supérieur de son administration, qui serait assisté par le chef de la sûreté de l'aéroport.

2.7 En plus des membres réguliers de l'ASC, d'autres représentants peuvent être nommés selon les besoins et/ou des sous-comités spéciaux permanents chargés de régler des questions spécifiques peuvent être institués. Les arrangements correspondants devraient aussi être décrits en détail dans l'ASP.

2.8 Cette section devrait aussi contenir des indications détaillées sur les arrangements administratifs concernant le fonctionnement de l'ASC, notamment, mais sans nécessairement s'y limiter, les éléments suivants :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) fréquence des réunions ;

b) lieu des réunions ;

c) qualifications et nominations des membres ;

d) conduite des réunions ;

e) classification de sécurité des renseignements et des documents ;

f) rédaction et distribution des procès-verbaux des réunions.

Communications

2.9 Cette section devrait décrire les divers moyens par lesquels l'autorité compétente communique ses politiques, instructions et orientations au secteur de l'aviation de l'État, notamment, mais sans nécessairement s'y limiter, les éléments ci-après :

a) programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP) ;

b) programmes de sûreté des aéroports, des exploitants d'aéronefs et d'autres parties intéressées ;

c) instructions de sûreté ;

d) circulaires consultatives ;

e) procès-verbaux des réunions ;

f) correspondance.

2.10 Cette section devrait aussi décrire la politique relative à la classification de sécurité des documents et indiquer comment ils devraient être protégés ainsi que les restrictions imposées à leur diffusion.

2.11 Elle devrait aussi indiquer la politique et les restrictions relatives aux communications avec les médias concernant la sûreté de l'aviation. Elle pourrait aussi donner des détails sur les moyens de contacter le responsable officiellement désigné pour traiter de ces questions.

2.12 Cette section pourrait aussi contenir, éventuellement dans un appendice, un répertoire des moyens de contacter les autres parties prenantes mentionnées dans l'ASP.

3. PARTIE II : DESCRIPTION DE L'AÉROPORT

Caractéristiques physiques, installations et services

3.1 Cette partie sert à donner des renseignements d'arrière-plan sur l'aéroport, suffisants pour expliquer le contexte opérationnel dans le cadre duquel les dispositions de sûreté sont prises. Les détails qui y figureraient devraient être à la mesure de cet objectif.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

3.2 Pourraient être inclus dans cette section des renseignements généraux sur l'aéroport, dont le code d'identification, l'emplacement, le nom de son exploitant et comment communiquer avec ses responsables (p. ex. adresse postale et numéros de téléphone).

3.3 Cette section devrait aussi inclure la description des installations et des éléments ci-après :

a) terrains et installations de l'aéroport ;

b) aérogare(s) de passagers ;

c) zones publiques du côté ville ;

d) voies d'accès et parcs de stationnement ;

e) ligne de démarcation du côté piste et du côté ville ;

f) bâtiments du fret, de la poste et des moyens de restauration ;

g) installations sur l'aérodrome, par exemple postes de pompiers et installations de navigation aérienne ;

h) aires de trafic, zones passagers, fret, maintenance et aviation générale ;

i) services de la circulation aérienne (ATS), dont la tour, l'aérogare, le bureau de contrôle des pistes ;

j) zones commerciales ou contrôlées par des locataires et/ou louées ;

k) postes d'inspection/filtrage (I/F) de sûreté ;

l) zones de contrôles frontaliers, douane et contrôle des personnes ;

m) organisations sises à l'aéroport.

Plans

3.4 Les plans ci-après peuvent être inclus dans cette section ou dans des appendices :

a) plan à petite échelle de l'agencement de l'aéroport indiquant les emplacements énumérés au § 3.3 ;

b) lignes de démarcation du côté piste et du côté ville, sur l'aéroport et dans la ou les aérogares ;

c) limites des zones de sûreté à accès réglementé.

Activités de l'aéroport

3.5 Cette section devrait contenir une description des heures d'ouverture de l'aéroport, des divers types d'opérations aériennes qui s'y déroulent (services réguliers de passagers, vols d'affrètement, fret, aviation générale) et de l'ampleur de ces opérations, c'est-à-dire le nombre approximatif annuel de mouvements d'aéronefs, de passagers et de fret. Elle pourrait contenir aussi une liste des exploitants d'aéronefs utilisant l'aéroport.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

4. PARTIE III : MESURES DE SÛRETÉ À L'AÉROPORT

Description générale

4.1 Cette description générale devrait expliquer la façon dont les mesures de sûreté sont conçues et appliquées à l'aéroport. L'approche suivie pourrait typiquement être schématisée par trois cercles concentriques, le cercle extérieur représentant le côté ville et les mesures de sûreté connexes. Le deuxième cercle correspondrait à la ligne de démarcation entre le côté ville et le côté piste ou la zone de sûreté à accès réglementé ainsi que les mesures conçues pour empêcher tout accès non autorisé, y compris la définition juridique du côté piste, les moyens matériels de sûreté, comme clôtures et barrières, les systèmes de détection d'intrusion, les systèmes de surveillance et les mesures de sûreté prises pour limiter l'accès aux personnes, véhicules et articles autorisés. Le cercle intérieur représenterait la zone de sûreté à accès réglementé, c'est-à-dire la zone où se trouvent des passagers et qui est la mieux protégée, à l'intérieur de laquelle ne peuvent pas pénétrer les personnes, les articles et les véhicules qui n'ont pas été inspectés/ filtrés ou qui n'ont pas fait l'objet d'autres contrôles de sûreté. La description générale peut aussi contenir en résumé une liste des organisations auxquelles des responsabilités essentielles de sûreté ont été confiées.

Sûreté côté ville

4.2 Cette section devrait contenir une description des mesures matérielles de sûreté et des mesures de sûreté opérationnelles courantes appliquées pour protéger le côté ville et les zones publiques de l'aéroport. Elle couvrirait normalement, mais sans nécessairement s'y limiter, les éléments ci-après :

a) dispositions prises pour atténuer le risque que des véhicules contenant des engins explosifs improvisés soient utilisés pour défoncer la façade de l'aérogare ;

b) dispositions prises pour protéger les aires d'embarquement et de débarquement des passagers et les façades de l'aérogare et empêcher que des véhicules sans passagers y soient laissés sans surveillance ;

c) surveillance et patrouilles des zones publiques de l'aérogare ;

d) mesures prises pour protéger les billets, les cartes d'embarquement, les étiquettes de bagages et d'autres documents ;

e) dispositions à prendre autour des comptoirs d'enregistrement pour protéger les passagers de vols qui sont considérés comme exposés à des risques particulièrement graves ;

f) annonces publiques concernant la sûreté, par exemple pour avertir les passagers qu'ils ne doivent pas laisser leurs bagages sans surveillance.

Protection du périmètre de côté ville et côté piste, et contrôle d'accès

Désignation du côté piste

4.3 Le côté piste devrait être défini dans la loi, pour donner aux autorités le pouvoir d'en limiter l'accès aux personnes autorisées. Cette section du programme devrait décrire les dispositions juridiques qui définissent le côté piste

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

et les pouvoirs qui sont conférés à l'exploitant de l'aéroport et aux services de contrôle. Ces dispositions juridiques officialiseront normalement le système de permis et d'identification utilisé à l'aéroport.

Système de permis et d'identification de l'aéroport

4.4 Cette section devrait contenir tous les renseignements pertinents sur le système de permis et d'identification utilisé à l'aéroport, incluant, mais sans s'y limiter, les éléments suivants :

a) règlement concernant l'octroi des permis ;

b) service de délivrance ;

c) différents types de permis, et périodes de validité, délivrés aux personnes et pour les véhicules ;

d) spécifications des permis, avec indication de leurs caractéristiques de sûreté et des technologies de contrôle d'accès ;

e) bureau de délivrance des permis et heures d'ouverture ;

f) modalités de demande d'un permis ;

g) traitement des demandes et modalités d'octroi des permis ;

h) vérification des antécédents ;

i) conditions de délivrance des permis ;

j) nécessité d'expliquer aux nouveaux titulaires les conditions d'utilisation de leur permis ;

k) mesures à prendre en cas de perte, de vol ou de dégradation d'un permis.

4.5 Des photographies des divers types de permis peuvent figurer dans un appendice.

Escortes

4.6 Les règlements qui autorisent ou exigent que certaines personnes soient escortées quand elles se trouvent du côté piste devraient être décrits en détail dans cette section. Il peut par exemple être exigé, pour des raisons de sûreté et de sécurité, que les visiteurs titulaires d'un permis temporaire soient escortés.

Sûreté du périmètre

4.7 La protection physique du périmètre de côté ville et côté piste devrait être décrite dans cette section, y compris les spécifications des éléments suivants :

a) clôture périphérique ou autres moyens de protection du périmètre ;

b) éclairage ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) panneaux avertisseurs ;

d) détection des intrusions ;

e) surveillance par télévision en circuit fermé.

4.8 Il conviendrait de prêter une attention particulière à la ligne de démarcation entre côté ville et côté piste là où elle ne peut être protégée de la manière habituelle, par exemple tapis roulants des bagages entre l'aire d'enregistrement et la salle de tri et de préparation des bagages. Cette section devrait décrire en termes généraux comment l'accès non autorisé entre ces deux côtés de l'aéroport sera empêché.

4.9 Il faudrait aussi décrire dans cette section le nombre, l'emplacement et les heures d'ouverture des points d'accès désignés pour les piétons et les véhicules, ainsi que l'emplacement des barrières à utiliser en cas d'urgence.

Contrôle d'accès

4.10 Cette section devrait comprendre une description des mesures prises pour contrôler l'accès des personnes, des marchandises et des véhicules. Dans le cas des personnes, le contrôle consiste normalement à vérifier qu'elles sont titulaires d'un permis, qu'elles sont effectivement les personnes dont le nom figure sur le permis et non des imposteurs, que leur permis est valide et qu'il donne bien accès à la zone dans laquelle ces personnes veulent pénétrer. Il faudrait aussi que soient décrites en détail dans cette section toutes technologies ou méthodes biométriques utilisées pour contrôler l'accès.

4.11 Si aucun garde n'est posté à un point d'accès tel qu'une porte ou un tourniquet sécurisés, cette section devrait décrire comment le contrôle d'accès prescrit est satisfait. Il peut par exemple consister à procéder à une vérification biométrique de l'identité de la personne et de son autorisation d'accès en interrogeant la base de données des permis délivrés à l'aéroport.

4.12 Il faudrait aussi décrire dans cette section comment l'autorisation d'accès au côté piste d'un véhicule particulier doit être vérifiée et comment vérifier aussi que son conducteur est bien autorisé à le conduire.

4.13 Enfin, cette section devrait comprendre une description des contrôles de sûreté et de l'I/F des personnes, des marchandises et des véhicules, s'il y a lieu.

Patrouilles et postes de contrôle fixes

4.14 Dans cette section, il faudrait mentionner en termes généraux les types de patrouilles, en véhicule ou à pied, ou de postes de contrôle fixes qui sont mis en place pour compléter les moyens physiques de protection et les mesures de contrôle d'accès. Des relevés des patrouilles et des postes de contrôle fixes devraient être tenus conformément aux prescriptions de l'autorité compétente.

Système de contrôle des clés

4.15 Il faudrait décrire en termes généraux dans cette section le système qui est utilisé pour contrôler les clés des serrures de sûreté et l'organisation et la personne chargées de l'administrer. On pourrait aussi y décrire les spécifications minimales des serrures et des cadenas de sûreté utilisés à l'aéroport. Des renseignements plus confidentiels pourront figurer dans les procédures d'utilisation normalisées, auxquelles cette section pourrait renvoyer.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Protection des zones de sûreté à accès réglementé

Désignation des zones de sûreté à accès réglementé

4.16 Il faudrait indiquer dans cette section la base juridique de la désignation d'une zone de sûreté à accès réglementé, et y décrire en termes généraux les zones du côté piste contenues dans la zone de sûreté à accès réglementé et les activités qui s'y déroulent, et y mentionner aussi les plans dont il est question à la Partie II de l'ASP. Les zones mentionnées devraient inclure les éléments suivants :

a) zone de départ des passagers entre les postes d'I/F et les aéronefs ;

b) aire de trafic ;

c) zones de tri et de préparation des bagages ;

d) entrepôts de fret ;

e) salles de tri de la poste ;

f) locaux des services de restauration côté piste ;

g) locaux des services de nettoyage des aéronefs.

4.17 Les zones de sûreté à accès réglementé peuvent aussi comprendre d'autres aires essentielles, par exemple les organismes de contrôle de la circulation aérienne, le centre directeur des opérations d'urgence, la salle d'accueil des personnalités importantes (VIP) ainsi que d'autres zones de traitement des passagers du côté piste.

Contrôle d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé

4.18 Les zones de sûreté à accès réglementé étant limitées à des parties seulement du côté piste, des mesures supplémentaires de contrôle devront normalement être prises pour en éviter l'accès non autorisé et ces mesures devraient être décrites en détail. Il faudrait indiquer dans cette section si les personnes et les articles doivent être inspectés/filtrés ou les véhicules contrôlés avant de pouvoir pénétrer dans la zone de sûreté à accès réglementé, et aussi décrire où et comment il sera procédé à leur I/F.

Responsabilité du maintien de l'intégrité des zones de sûreté à accès réglementé

4.19 Normalement, la responsabilité du maintien de l'intégrité de la zone de sûreté à accès réglementé est confiée à un service de l'aéroport, habituellement son exploitant. Il faudrait décrire dans cette section, en termes généraux, comment cette intégrité est préservée par une combinaison de mesures de sûreté et de contrôles, par exemple barrières, postes de contrôle, gardes et patrouilles. Des indications plus détaillées et des renseignements confidentiels peuvent être décrits dans les procédures d'utilisation normalisées en matière de sûreté, auxquelles l'ASP pourrait renvoyer.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

I/F du personnel entrant dans les zones de sûreté à accès réglementé

4.20 Il faudrait décrire dans cette section l'autorité juridique et les impératifs concernant l'I/F des membres du personnel qui pénètrent dans la zone de sûreté à accès réglementé, avec les détails ci-après :

a) nombre et emplacement des postes d'I/F du personnel, y compris ceux des passagers ;

b) modalités d'I/F ;

c) exemptions, le cas échéant ;

d) articles interdits ou réglementés ;

e) autorisation d'introduire des outils.

4.21 Cette section devrait indiquer la procédure à suivre quand un article suspect ou interdit est découvert pendant l'I/F.

Inspection des véhicules

4.22 Il faudrait décrire dans cette section les exigences concernant l'inspection des véhicules qui entrent dans une zone de sûreté à accès réglementé, similaires aux arrangements décrits au § 4.18.

Contrôles d'accès des passagers et des membres d'équipage

4.23 Normalement, seuls les passagers légitimes sont autorisés à entrer dans une zone de sûreté à accès réglementé. Il faudrait décrire dans cette section où**,** comment et par qui les passagers seront contrôlés. Normalement, le contrôle consiste à confirmer à vue, à l'entrée de la zone de sûreté à accès réglementé, la concordance des cartes d'embarquement et des documents de voyage des passagers. Cette section devrait aussi indiquer, le cas échéant, les arrangements concernant les passagers en possession de cartes d'embarquement qu'ils ont imprimées eux-mêmes et dont l'exploitant d'aéronefs doit vérifier l'authenticité. De même, les passagers en correspondance peuvent aussi faire l'objet de pareils contrôles et il faudrait indiquer où, comment et par qui il y serait procédé.

4.24 De même, seul l'équipage de cabine en service est autorisé à entrer dans la zone de sûreté à accès réglementé. Il faudrait donc décrire dans cette section où, comment et par qui les contrôles seront effectués. Normalement, cela consiste à confirmer à vue, à l'entrée de la zone de sûreté à accès réglementé, la concordance du certificat de membre d'équipage ou de la carte d'identité de l'exploitant d'aéronefs avec le manifeste de l'équipage. Si les procédures des équipages de mise en place sont différentes, il faudrait aussi les décrire dans cette section.

Ségrégation des passagers inspectés/filtrés et non inspectés/filtrés

4.25 Il faudrait décrire dans cette section comment ces deux catégories de passagers sont séparées et indiquer l'organisation qui est chargée d'empêcher tout mélange.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Autorité et responsabilité de l'I/F des passagers, des équipages et des bagages de cabine

4.26 Il faudrait indiquer dans cette section l'autorité en vertu de laquelle les passagers seront inspectés/filtrés, c'est-à-dire s'il y a des dispositions juridiques ou un consentement implicite constituant une condition du transport par l'exploitant d'aéronefs, ainsi que le service chargé de procéder à l'I/F.

I/F des passagers et des équipages

4.27 Cette section devrait comprendre une description :

a) de l'emplacement des postes d'I/F des passagers et de leurs heures d'ouverture ;

b) des spécifications exigeant l'I/F ;

c) des exemptions éventuelles ;

d) de la manière de procéder à l'I/F ;

e) de l'I/F des VIP ou des passagers ayant des besoins spéciaux ;

f) des conditions relatives aux fouilles secondaires éventuellement faites au hasard ;

g) des arrangements spéciaux éventuels concernant l'I/F des équipages.

Procédures d'I/F

4.28 Cette section devrait comprendre une description générale de l'I/F des passagers, VIP, passagers ayant des besoins spéciaux et bagages de cabine, incluant les éléments ci-après :

a) objet de l'I/F et de la fouille ;

b) méthodes et/ou normes d'I/F et de fouille manuelle de passagers au départ et indication détaillée du service qui y procède ;

c) méthodes et/ou normes d'I/F et de fouille manuelle de passagers en correspondance et indication détaillée du service qui y procède ;

d) liste des personnes exemptées ;

e) méthodes et/ou normes d'I/F et de fouille de bagages de cabine et indication détaillée du préposé et/ou service qui y procède ;

f) mesures applicables aux équipages de conduite, et aux forces de l'ordre et autres services gouvernementaux ;

g) traitement des passagers ou bagages de cabine suspects ;

h) contrôle des mouvements des passagers ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

i) mesures applicables à des catégories spéciales de passagers ;

j) mesures à prendre quand une personne refuse de se laisser fouiller ;

k) mesures à prendre à la découverte d'un ou de plusieurs articles interdits ;

l) traitement des articles confisqués et tenue de dossiers les concernant ;

m) mesures à prendre à la découverte de marchandises dangereuses non déclarées ;

n) mesures à prendre à l'égard des appareils électroniques et électriques.

4.29 Certains des renseignements ci-dessus peuvent être jugés confidentiels et il conviendrait donc de les placer dans des procédures d'utilisation normalisées, dont la diffusion est plus restreinte et auxquelles cette section pourrait renvoyer.

Matériel d'I/F

4.30 Cette section devrait contenir une description générale du matériel utilisé pour procéder à l'I/F des passagers et des bagages de cabine, notamment portiques de détection d'objets métalliques (WTMD), détecteurs manuels d'objets métalliques (HHMD), appareils de radioscopie traditionnels, systèmes de détection des explosifs (EDS) et détecteurs de traces (ETD) et de vapeurs d'explosifs. Les renseignements confidentiels sur l'étalonnage de ces appareils, la vérification de leur fonctionnement et leur entretien devraient être placés dans des procédures d'utilisation normalisées, auxquelles cette section pourrait renvoyer.

Personnel de sûreté

4.31 Cette section devrait contenir une description des effectifs, des postes d'I/F et de la rotation des tours de service à chaque poste de contrôle. Les renseignements plus détaillés ou plus confidentiels pourraient être classés dans des procédures d'utilisation normalisées, auxquelles cette section pourrait renvoyer.

Articles interdits

4.32 Cette section, ou un appendice, devrait contenir une liste des articles interdits.

Contrôle des armes à feu et autres armes

4.33 Cette section devrait décrire la politique et les règlements nationaux relatifs au transport d'armes à feu et autres armes à bord des aéronefs et au port d'armes par des personnes se trouvant à un aéroport. Les dispositions pertinentes des lois ou ordonnances applicables pourraient figurer dans un appendice. Normalement, seules seront autorisées à porter des armes les catégories de personnes qui doivent être armées pour pouvoir s'acquitter de leurs fonctions officielles et elles devraient y être expressément autorisées par les pouvoirs publics. Seules devraient pouvoir être introduites dans la cabine d'un aéronef les armes à feu et autres armes préalablement autorisées par l'exploitant d'aéronefs et le pilote commandant de bord.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

4.34 Cette section devrait aussi comprendre une description de la politique et des conditions, lorsqu'il serait autorisé, du port d'armes à feu ou autres armes par des agents de sûreté en vol ou par des agents dûment autorisés des forces de l'ordre.

4.35 Enfin, il faudrait indiquer dans cette section la politique et les procédures relatives au port d'armes par des personnes dûment habilitées à les porter lors des contrôles aux postes d'I/F des passagers.

Valises diplomatiques et coursiers gouvernementaux

4.36 Cette section devrait traiter de la politique et des conditions relatives à la facilitation du transport des valises diplomatiques et des coursiers gouvernementaux. Il faudrait y indiquer clairement la politique concernant les personnes et les articles qui seraient exemptés de l'I/F et dans quelles circonstances.

Personnes transportées sous contrôle juridique ou administratif

4.37 Cette section devrait décrire la politique et les conditions relatives aux passagers voyageant sous contrôle juridique ou administratif, notamment, par exemple, des prisonniers sous escorte, des personnes expulsées ou des passagers non admissibles. Ces contrôles seront normalement plus stricts et incluront des arrangements spéciaux avec l'exploitant d'aéronefs pour l'embarquement et les services en vol.

Passagers et équipages de l'aviation générale

4.38 Cette section devrait indiquer si les passagers et les équipages voyageant à bord d'aéronefs de l'aviation générale doivent ou non être inspectés/filtrés. En général, s'ils sont traités comme les passagers et équipages des exploitants d'aéronefs, ils devront satisfaire les mêmes conditions. Aux aéroports où existent des installations réservées à l'aviation générale, les dispositions peuvent être différentes.

I/F des bagages de soute : autorité et responsabilité

4.39 Cette section devrait indiquer en vertu de quelle autorité les bagages de soute doivent obligatoirement passer à l'I/F ainsi que l'organisme chargé d'y procéder. Si aucune autorité juridique n'est expressément prévue, l'I/F des bagages devrait faire l'objet d'une condition du contrat conclu entre l'exploitant d'aéronefs et le passager.

I/F des bagages de soute : procédures

4.40 Cette section devrait donner des renseignements généraux concernant les procédures d'I/F des bagages, qui incluent normalement :

a) l'objet des mesures de sûreté ;

b) l'emplacement de l'I/F primaire et secondaire ;

c) les méthodes et procédures d'I/F des bagages de soute au départ, par exemple avant l'enregistrement dans l'aérogare, au comptoir d'enregistrement lui-même ou après l'enregistrement en appliquant un système d'I/F en ligne ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

d) les méthodes et procédures d'I/F des bagages de soute en correspondance ;

e) les méthodes et procédures d'I/F des bagages de dimensions hors normes ;

f) les méthodes pour vérifier que les bagages ont été inspectés/filtrés ;

g) les mesures pour protéger les bagages de soute entre l'endroit où ils ont été acceptés et leur embarquement à bord d'un aéronef ;

h) les méthodes et mesures pour protéger les bagages de soute inspectés/filtrés hors de l'aéroport ou devant une porte d'entrée de l'aérogare.

4.41 Des renseignements plus détaillés ou plus confidentiels concernant la manière de procéder à l'I/F peuvent figurer dans des procédures opérationnelles standard, auxquelles cette section pourrait renvoyer, notamment des renseignements concernant :

a) le type d'appareils utilisés, par exemple détection d'explosifs, ETD, détection de vapeurs d'explosifs, manuels ou conventionnels ;

b) l'acceptation des articles suspects ;

c) l'I/F des bagages accompagnés ;

d) l'I/F des bagages mal acheminés, non accompagnés et à traiter en priorité ;

e) l'I/F des bagages des équipages ;

f) les méthodes d'identification des articles interdits et des marchandises dangereuses ;

g) les mesures spéciales à prendre pour les appareils électroniques et électriques ;

h) les exemptions éventuelles ;

i) les méthodes à appliquer à la découverte d'armes ou d'engins explosifs.

Matériel d'I/F des bagages de soute

4.42 Cette section devrait contenir une description générale du matériel utilisé pour inspecter/filtrer les bagages de soute, notamment le type et le modèle des appareils conventionnels de radioscopie, EDS, ETD ou détection de vapeurs d'explosifs. Les renseignements confidentiels sur l'étalonnage de ces appareils, sur les vérifications de leur fonctionnement et sur leur entretien devraient figurer dans les procédures opérationnelles standard, auxquelles cette section pourrait renvoyer.

Personnel d'I/F des bagages de soute

4.43 Cette section devrait contenir une description des effectifs, des postes et de la rotation des tours de service à chaque poste d'I/F. Les renseignements plus détaillés ou plus confidentiels pourraient figurer dans des procédures opérationnelles standard, auxquelles cette section pourrait renvoyer.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Concordance des passagers et leurs bagages de soute

4.44 C'est normalement à l'exploitant d'aéronefs qu'il incombe de vérifier la concordance entre les passagers et les bagages de soute. C'est pourquoi tous les renseignements la concernant devraient figurer dans les programmes de sûreté des exploitants d'aéronefs. Cette section pourrait cependant contenir une déclaration générale concernant la responsabilité et les méthodes à utiliser. Si l'aéroport met à disposition un système de concordance ou la facilite de toute autre manière, d'autres renseignements pourraient figurer dans cette section avec des renvois éventuels à des procédures opérationnelles standard.

Protection et supervision des locaux de tri et de préparation des bagages

4.45 Les locaux de tri et de préparation des bagages devraient normalement faire partie des zones de sûreté à accès réglementé et ils devraient être protégés par les mesures précédemment décrites dans cette partie de l'ASP. Cependant, des mesures supplémentaires expressément adaptées à ces locaux sont normalement nécessaires pour atténuer le risque d'intervention illicite visant les bagages de soute. Ces mesures devraient être décrites dans cette section.

Bagages de soute non réclamés ou non identifiés

4.46 Cette section devrait indiquer l'organisation chargée de traiter les bagages de soute non réclamés ou non identifiés et elle devrait décrire aussi les spécifications relatives à l'I/F et à l'entreposage de ces bagages jusqu'à leur enlèvement.

I/F des articles à vendre ou distribuer : autorité et responsabilité

4.47 Il faudrait indiquer dans cette section en vertu de quelle autorité les articles à vendre ou distribuer à l'intérieur de la zone de sûreté à accès réglementé devront être inspectés/filtrés et qui sera chargé de cette activité.

Méthodes d'I/F des articles à vendre ou distribuer

4.48 Cette section devrait donner des renseignements généraux sur l'I/F, incluant la nécessité et l'objet des mesures de sûreté, le ou les emplacements auxquels il serait procédé à l'I/F et les heures de service.

4.49 Les renseignements plus détaillés ou plus confidentiels concernant les activités d'I/F pourraient être placés dans des procédures opérationnelles standard, auxquelles cette section pourrait renvoyer, et incluraient :

a) le type d'appareils utilisés, par exemple détection d'explosifs, ETD, détection de vapeurs d'explosifs, manuels ou conventionnels ;

b) les méthodes d'acceptation d'articles suspects ;

c) l'I/F des articles de dimensions hors normes ;

d) les mesures spéciales pour les appareils électroniques et électriques ;

e) les exemptions éventuelles ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

f) les méthodes à appliquer à la découverte d'armes ou d'engins explosifs.

Fournisseurs habilités

4.50 Si l'aéroport a mis en place un programme de fournisseurs habilités, ce programme devrait être décrit en détail dans cette section, y compris les qualifications des fournisseurs, le processus de certification, les mesures minimales de sûreté que les fournisseurs doivent prendre et les moyens de vérifier ces arrangements.

Marchandises sous douane

4.51 Les spécifications d'I/F ou les contrôles de sûreté nécessaires pour les marchandises sous douanes qui pénètrent dans une zone de sûreté à accès réglementé devraient être décrits ici. Cette section devrait aussi contenir une description générale du processus de livraison de ces marchandises et les mesures qui leur sont appliquées avant leur introduction dans une zone de sûreté à accès réglementé.

Fret aérien et poste aérienne : responsabilités

4.52 La déclaration de politique du NCASP stipulant les organismes qui ont pour charge d'assurer la sûreté du fret aérien et définissant leurs responsabilités devrait être reproduite dans cette section. Normalement, il y sera fait une distinction entre les mesures de sûreté de la chaîne logistique qui peuvent être appliquées dans le cadre d'un programme d'agents habilités, les responsabilités des exploitants de transport aérien commercial, celles de l'exploitant de l'aérogare de fret et celles de l'exploitant de l'aéroport.

4.53 Si l'aéroport est responsable de l'I/F ou d'autres mesures de sûreté concernant le fret et la poste, il faudrait décrire ici ces mesures. Si un autre organisme, par exemple un exploitant de transport aérien commercial, un agent habilité et/ou un expéditeur connu, est responsable des mesures de sûreté les concernant, ces responsabilités peuvent elles aussi être mentionnées dans cette section.

4.54 Si des organismes autres que l'exploitant de l'aéroport doivent assurer la sûreté du fret et de la poste, cette section pourrait comprendre un résumé des indications ci-après :

a) source de l'autorité légale des mesures de sûreté ;

b) emplacements sur l'aéroport et heures de service des aires où le fret peut être traité ;

c) liste de tous les principaux manutentionnaires de fret **;**

d) responsabilités expresses des exploitants de transport aérien commercial ;

e) conditions et arrangements concernant le programme des agents habilités ;

f) critères concernant les expéditeurs connus énoncés dans les règlements et le NCASP ;

g) mesures de sûreté concernant les transbordements de fret, par exemple d'articles en correspondance intercompagnies.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Accès et protection du fret aérien et de la poste aérienne du côté piste

4.55 Dans cette section, il faudrait décrire les spécifications et les responsabilités visant à assurer que seuls pourront pénétrer du côté piste le fret et la poste autorisés, et aussi décrire les mesures prises pour faire appliquer ledit arrangement. Cette section devrait aussi indiquer clairement le ou les organismes responsables de leur protection une fois qu'ils ont été introduits du côté piste. Cette responsabilité incombera normalement à l'exploitant de transport aérien commercial engagé pour transporter le fret et la poste.

Sûreté des fournitures de restauration et de service à bord

4.56 Il faudrait préciser dans cette section le ou les organismes chargés de veiller à la sûreté et à l'intégrité des fournitures de restauration et de service à bord, et décrire en termes généraux les mesures de sûreté qui doivent être prises dans les locaux du traiteur et pendant le transport des fournitures jusqu'aux aéronefs. Cette section pourrait renvoyer aux programmes de sûreté des traiteurs et des exploitants de transport aérien commercial.

4.57 Cette section devrait aussi décrire tout arrangement spécial concernant l'accès ou les arrangements de contrôle de sûreté spéciaux de ces articles du côté piste ainsi que les vérifications qui sont faites avant leur introduction dans une zone de sûreté à accès réglementé.

Sûreté des aéronefs

4.58 Il faudrait indiquer dans cette section les organismes chargés de protéger les aéronefs. Cela incombera normalement à l'exploitant de transport aérien commercial. Si un aéronef stationne à l'intérieur d'une zone de sûreté à accès réglementé, il sera mieux protégé pour la simple raison que la protection de la zone de sûreté à accès réglementé est plus stricte. S'il stationne à l'extérieur de la zone de sûreté à accès réglementé, les mesures de sûreté supplémentaires à prendre devraient être décrites dans cette section.

4.59 Cette section devrait aussi contenir une description des mesures de contrôle supplémentaires à appliquer éventuellement quand un aéronef est remorqué vers l'intérieur d'une zone de sûreté à accès réglementé. Ces mesures auraient pour objet de veiller à ce que seules des personnes autorisées se trouvent à bord de l'aéronef et à ce qu'elles aient été inspectées/filtrées s'il y a lieu.

5. PARTIE IV : RIPOSTE À DES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

Les éléments de cette section devraient être fondés sur les spécifications de planification conjoncturelle décrites dans le Chapitre 17 et elle devrait donc renvoyer au plan conjoncturel de l'aéroport, qui pourrait figurer dans un appendice à l'ASP ou dans un document autonome**.**

6. PARTIE V : FORMATION

Les éléments de cette section devraient être fondés sur les spécifications concernant la formation figurant dans le Chapitre 8. Elle pourrait contenir une description générale du programme de formation portant au minimum sur les trois catégories suivantes :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) formation en sensibilisation aux questions de sûreté, fournissant des renseignements généraux, notamment :

   1) responsabilité de donner la formation ;

   2) personnel devant suivre une formation initiale ;

   3) durée et fréquence de la formation récurrente ;

   4) méthodes didactiques : formation en salle de classe, assistée par ordinateur et/ou dispensée sur l'Internet ;

   5) programmes des cours ;

   6) tenue des dossiers de présence ;

b) formation en sûreté, avec description des différentes fonctions des personnels de sûreté, par exemple chef de la sûreté d'aéroport, gardes, agents d'I/F, et des conditions relatives à la formation, à la certification et à l'autorisation de chacune d'elles. Des détails plus poussés pourraient figurer dans un appendice. Devrait aussi y être décrit en détail le programme de certification des agents d'I/F ;

c) vérification des antécédents avant le recrutement, avec des renseignements sur les vérifications par l'aéroport des antécédents des candidats à des emplois. Des indications plus détaillées et plus confidentielles pourraient figurer dans des procédures opérationnelles standard auxquelles cette section pourrait renvoyer.

7. PARTIE VI : CONTRÔLE DE LA QUALITÉ : SUPERVISION ET SUIVI DES PERFORMANCES

L'autorité compétente devrait exiger, dans un règlement et/ou aux termes du NCASP, que les aéroports établissent et appliquent en permanence un programme de contrôle de la qualité de leurs activités. Le Chapitre 7 contient des éléments d'orientation sur ce sujet. Cette section devrait contenir un résumé des mesures de contrôle de la qualité, avec des renvois au programme de contrôle de la qualité dans un document distinct ou dans un appendice**.**

8. APPENDICES

Des appendices peuvent servir à donner des renseignements complémentaires ou à reproduire des documents ne figurant pas dans le corps du document principal, par exemple :

a) des cartes et des plans ;

b) des reproductions de lois ou de règlements ;

c) des procédures ;

d) des renseignements techniques ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

e) des programmes accessoires ;

f) des spécimens de permis d'identification et d'autres documents pertinents.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 14

CONCEPTION DES AÉROPORTS

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 La meilleure façon d'assurer la sûreté des aéroports est par une approche globale visant à optimiser :

a) la conception des installations ;

b) la conception des systèmes de sûreté ;

c) la conception des divers aspects de l'exploitation ;

d) la mise en place du personnel de sûreté ;

e) la responsabilisation de tout le personnel.

1.2 Dans la conception des installations aéroportuaires, les planificateurs devraient adopter cette approche holistique pour couvrir au minimum les aspects clés de la sûreté, comme suit :

a) empêcher l'introduction dans l'aéroport, ou à bord d'aéronefs, d'armes, d'explosifs ou d'autres engins, articles ou substances dangereux :

1) en détectant ces armes, explosifs ou engins, articles ou substances dangereux ;

2) en veillant à la sûreté des moyens par lesquels les passagers, les bagages, le personnel, le fret, la poste, les fournitures de restauration et de service à bord et d'autres marchandises, ainsi que les véhicules, accèdent aux zones de sûreté à accès réglementé, et par lesquels le personnel, les aéronefs et les véhicules pénètrent et se déplacent à l'intérieur du côté piste et des zones de sûreté à accès réglementé ;

3) en veillant à une séparation appropriée entre les passagers qui ont été inspectés/filtrés et ceux qui ne l'ont pas été, en conformité avec tous arrangements de contrôle unique de sûreté conclus avec d'autres États ;

b) faciliter l'application du plan conjoncturel d'aéroport et du plan de gestion de crise durant un incident ;

c) atténuer le plus possible les effets d'une explosion à l'intérieur, aux abords ou dans le voisinage d'installations d'aéroport en incorporant des facteurs de conception propres à limiter les blessures, les pertes de vies et les dommages matériels.

1.3 Avant de concevoir des dispositifs de sûreté d'un nouvel aéroport ou l'amélioration d'installations qui existent déjà, les États devraient créer une équipe de planification qui obtiendra l'assistance de tous les experts

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

compétents dans ce domaine et de toutes les parties prenantes intéressées, en particulier les autorités de réglementation et les utilisateurs de l'aéroport.

1.4 Les impératifs de la conception des moyens de sûreté à chaque aéroport sont différents, car chaque aéroport a des caractéristiques, thèmes et paramètres, méthodes et matériaux de construction qui lui sont propres. Cependant, la conception des moyens de sûreté devrait, au minimum :

a) intégrer des fonctions de sûreté dans l'ensemble du bâtiment et les alentours pour utiliser le plus efficacement possible l'espace nécessaire à l'acheminement des passagers, des bagages, du fret et des articles commerciaux vendus ou utilisés à l'aéroport, sans sacrifier pour autant les besoins de la facilitation ni les opérations commerciales ;

b) faciliter l'application des plans conjoncturels et d'urgence lors d'un incident.

1.5 Il faudrait aussi tenir compte de la menace que les engins explosifs ou incendiaires font peser sur tout bâtiment auquel le public peut accéder et veiller à atténuer le plus possible les effets d'une explosion ou d'un incendie en :

a) concevant les bâtiments et leurs éléments de manière à limiter le plus possible les dommages matériels et les pertes de vies en cas d'attaque avec des engins explosifs ou incendiaires ;

b) veillant à ce que les matériaux de construction utilisés puissent résister aux effets des explosions et à diverses formes d'attaques armées ;

c) renforcer la protection des zones vulnérables ou à risque élevé.

1.6 Les aspects économiques actuels ou prévus des aéroports sont des facteurs majeurs de toute décision de construction ou d'expansion d'installations aéroportuaires. C'est pourquoi la conception de la plupart des aéroports nouveaux prévoit des espaces commerciaux pour produire des recettes. Il convient donc de tenir compte, dès le stade de la planification, de l'incidence que les mesures de sûreté peuvent avoir sur ces initiatives.

1.7 Il convient au stade de la planification d'évaluer l'espace nécessaire aux procédures de sûreté, tant pour les activités de première ligne que pour les processus opérationnels en arrière-plan. Des espaces supplémentaires seraient peut-être nécessaires pour répondre à de nouveaux besoins de sûreté et/ou d'exploitation, et il faudrait en tenir compte dans le calcul de l'espace nécessaire.

2. UTILISATION DE STATISTIQUES

2.1 Avant même d'entreprendre toute planification d'aéroport, l'autorité compétente et la direction de l'aéroport devraient recueillir, préparer et analyser, avec des techniques de prévision fiables, des statistiques appropriées sur l'utilisation de l'aéroport ou de l'installation aéroportuaire**.**

2.2 Toutes les installations, tous les services et tous les aspects de la sûreté devraient être planifiés de cette façon. Il est par exemple crucial de disposer de tout le matériel qui sera nécessaire pour que l'inspection/filtrage (I/F) des passagers soit efficace, et le besoin de matériel devrait être fondé sur les données sur le flux des passagers dont disposent déjà les planificateurs d'aéroports, qui les utilisent pour concevoir les installations et services nécessaires aux fins de la facilitation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

3. CRITÈRES DE PLANIFICATION

3.1 Les caractéristiques architecturales et infrastructurelles nécessaires à l'application optimale des mesures de sûreté devraient être intégrées dans la conception et la construction de nouvelles installations, ainsi que dans les modifications des installations aéroportuaires existantes. Le *Manuel de planification d'aéroport* (Doc 9184) et le *Manuel de conception des aérodromes* (Doc 9157) donnent des orientations sur la planification et la conception des aéroports et ce sont deux documents de base à consulter dans ce domaine**.**

3.2 Pour bien prendre en compte les impératifs de sûreté de l'aviation dans la construction de nouvelles installations ou le réaménagement d'installations existantes, il est recommandé que l'autorité compétente établisse des critères nationaux de planification et de conception des installations aéroportuaires. Ces critères devraient laisser aux architectes et concepteurs assez de souplesse pour tenir compte des circonstances propres à chaque aéroport et à son exploitation, en prévoyant un éventail d'options pour réaliser les objectifs de sûreté souhaités et en encourageant les architectes et concepteurs à rechercher des approches novatrices et à évaluer les risques auxquels un bâtiment ou une installation pourraient être exposés dans des conditions normales d'exploitation et en cas de menace accrue.

3.3 Dans l'établissement de critères nationaux, l'autorité compétente devrait veiller à ce que les impératifs de sûreté soient réalistes et économiquement viables et à établir un équilibre approprié entre les impératifs de la sûreté de l'aviation, la sécurité, les besoins de l'exploitation et la facilitation. Les critères nationaux devraient aussi inclure des dispositions pour assurer que la conception facilitera l'application de mesures conjoncturelles. Ces critères devraient être disponibles à l'industrie pour qu'ils soient pris en compte dès les stades initiaux de la planification.

3.4 Les concepteurs devraient comprendre les soucis de sûreté et la façon dont les critères de planification et de conception des installations aéroportuaires y répondent. Ils n'ont pas nécessairement accès aux détails des évaluations de risque ou de menace, mais ils devraient avoir accès aux renseignements sur les considérations de sûreté, par exemple sur la pression par unité de surface que produirait l'explosion d'une bombe ou sur les types de matériaux de protection contre les dommages causés par des armes à feu.

3.5 Les concepteurs devraient aussi prévoir un espace suffisant pour l'application des mesures de sûreté, notamment pour les postes d'I/F des passagers, incluant tant les mesures de sûreté en vigueur que les nouvelles mesures qui pourraient exiger plus d'équipement et/ou d'espace, tels que les technologies améliorées d'I/F pour la détection de liquides et de balayage corporel.

Mesures de sûreté durant la phase de construction

3.6 Après l'achèvement du travail de conception, une vigilance constante s'impose durant la phase de construction, à l'égard des aspects suivants :

a) si des travaux sont exécutés du côté piste, le site des travaux devrait être temporairement redéfini comme une aire côté ville avec accès à partir du côté ville seulement, et avec un contrôle d'accès spécial pour empêcher tout accès à partir du côté piste ;

b) des barrières devraient être construites pour bloquer l'accès au côté piste à partir de tout site de travaux ;

c) des systèmes de contrôle d'accès au site des travaux devraient être mis en place pour le personnel et les véhicules ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

d) un système de responsabilisation des entrepreneurs responsables pour leur main-d'œuvre et les sites devrait être conçu, incluant des mesures punitives en cas de manquements entraînant des brèches de la sûreté ;

e) tous les projets et travaux de construction de barrières temporaires pour délimiter des zones de sûreté à accès réglementé devraient être approuvés par la direction de la sûreté aéroportuaire avant la construction ;

f) l'introduction de nouvelles installations et l'enlèvement de barrières temporaires devraient être coordonnés avec la direction de la sûreté aéroportuaire.

4. ÉVALUATION DU SITE ET AGENCEMENT DES LIEUX

4.1 Durant la conception de nouvelles installations aéroportuaires ou la modification d'installations existantes, beaucoup de facteurs peuvent influer sur l'évaluation du site et l'agencement des lieux, notamment :

a) l'emplacement de l'aéroport ;

b) les dimensions et la topographie du site de l'aéroport ;

c) l'emplacement des moyens adjacents de transport et d'appui**.**

Accès à l'aéroport

4.2 Les passagers et les personnes qui les accompagnent peuvent utiliser différents modes de transport pour se rendre à l'aéroport : automobile, autobus, taxi, navette, train ou métro. Les États devraient identifier les risques associés à chacun de ces modes de transport et prendre les dispositions appropriées lors de la conception de l'aéroport. L'idéal serait que les taxis et les navettes parviennent à l'aéroport en empruntant une voie d'accès réservée, alors qu'une autre voie, bien distincte de la première, serait réservée aux voitures personnelles et aux autobus publics. Seuls les taxis et les navettes devraient pouvoir accéder aux portes de l'aérogare alors que les voitures personnelles et les autobus n'auraient accès qu'aux aires de stationnement ou aux points de débarquement.

4.3 Dans la mesure du possible, les gares ferroviaires ou les stations de métro ne devraient pas être situées derrière l'aérogare mais plutôt derrière les aires de débarquement des autobus publics.

Stationnement à l'aéroport

4.4 Les parcs de stationnement devraient être situés à une bonne distance de l'aérogare pour atténuer le risque de dégâts à l'aérogare par l'explosion d'un EEI placé dans un véhicule. Le parc de stationnement de courte durée (maximum de 24 heures) devrait être le plus proche de l'aérogare et les véhicules qui y pénètrent seraient contrôlés rigoureusement. Les véhicules garés pendant plus de 24 heures seraient déplacés par les autorités compétentes vers un parc de stationnement de longue durée.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Opérations de soutien

4.5 Une liste complète des opérations de soutien et autres activités extra-aéronautiques devrait être établie pendant la phase de planification initiale pour décider de l'emplacement de chacune de ces activités. Les principes fondamentaux ci-après devraient régir cette planification :

a) le nombre d'activités extra-aéronautiques et para-aéronautiques côté piste devrait être limité dans la mesure possible, à l'exception de celles qui ont un rapport direct et continu avec les opérations de transport aérien ;

b) si les moyens utilisés dans les opérations de soutien et autres activités extra-aéronautiques doivent nécessairement être situés du côté piste, ils devraient :

1) être situés à l'écart des aérogares de passagers et de fret ainsi que des points vulnérables ;

2) être si possible isolés à l'intérieur du côté piste ;

c) les points d'accès privés au côté piste à l'intérieur des bâtiments ou des installations, pour des opérations de soutien et d'autres activités extra-aéronautiques, devraient :

1) être tenus au strict minimum nécessaire pour les piétons et les véhicules de service ;

2) être contrôlés.

Aviation générale

4.6 L'aviation générale comprend normalement l'aviation de loisirs, le travail aérien (en général avec avions et hélicoptères à un ou deux moteurs alternatifs) et l'aviation d'affaires (en général avec des bi-turbopropulseurs ou des biréacteurs) ; elle exclut les vols de transport aérien commercial (voir Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, Partie 2 — *Aviation générale internationale — Avions*). Le principe de sûreté à observer est celui de la ségrégation, dont l'objet est de maintenir au strict minimum les déplacements de personnes et de véhicules entre l'aire de l'aviation générale et les aires de l'aérogare principale. Ces déplacements sont surtout les opérations d'avitaillement, l'assistance météorologique et le bureau de compte rendu du contrôle d'aérodrome**.**

Aménagements du côté piste

4.7 La ligne de démarcation entre le côté ville et le côté piste est le périmètre de l'aéroport. Le périmètre des zones de sûreté à accès réglementé peut être une limite naturelle, des clôtures ou des murs, ou encore les murs extérieurs ou les cloisons d'un bâtiment. Le périmètre a pour fonction de dissuader matériellement, psychologiquement ou légalement les intrusions. Son efficacité comme mesure de sûreté peut être améliorée par la mise en place d'un PIDS, de CCTV, d'un éclairage de sûreté et de patrouilles par des gardes de sûreté. D'autres renseignements sur la protection du périmètre se trouvent dans le Chapitre 11.

4.8 Toutes les voies d'accès souterraines, telles que les rivières, caniveaux de drainage ou câbles de plus de 80 cm, devraient être bloquées et/ou contrôlées.

4.9 Les aménagements du côté piste devraient, s'il y a lieu, comprendre les éléments suivants :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) moyens matériels de sûreté pour le périmètre de l'aéroport et les zones de sûreté à accès réglementé ;

b) voies périphériques et autres voies d'accès pour les patrouilles ;

c) éclairage de sûreté et éclairage d'aires de trafic ;

d) systèmes automatiques de contrôle de l'accès de véhicules et de piétons au périmètre de l'aéroport et aux zones de sûreté à accès réglementé ;

e) systèmes électroniques de détection d'intrusion ;

f) poste de stationnement isolé pour la fouille d'aéronefs faisant l'objet de menaces concrètes ou d'un acte de capture illicite ;

g) aire de confinement d'explosion d'engins explosifs suspectés ;

h) matériel de détection d'explosifs pour conteneurs et palettes de fret ;

i) installations pour mettre en chenil et dresser des chiens de patrouille et de détection d'explosifs ;

j) chambre de simulation, le cas échéant.

4.10 Un autre système de sûreté ou opérationnel peut être installé à une phase ultérieure de la construction de l'aéroport, et il faudrait de prévoir, pendant la phase de construction, les conduits qui contiendront les câbles des circuits électriques et de communication.

Installations aéroportuaires

4.11 On entend par installations aéroportuaires les installations qui ont un lien direct et continu avec les opérations de transport aérien ; il s'agit habituellement, en plus des aérogares de services internationaux et/ou intérieurs, d'installations de navigation aérienne, de fret, de restauration, d'avitaillement, de maintenance et d'entretien, d'adduction d'eau et d'alimentation électrique.

4.12 Certaines activités d'aviation générale, militaires et/ou de l'armée de l'air, ou de services commerciaux de fabricants peuvent aussi être menées à l'aéroport et il convient d'en tenir compte dès que possible car elles ont une incidence sur les activités et les impératifs quotidiens de sûreté.

Installations de navigation aérienne

4.13 Des mesures de sûreté sont nécessaires pour la protection des installations et des services essentiels de navigation aérienne contre les attaques, notamment la protection des systèmes de communication et d'information de la navigation aérienne contre des cyberattaques, qui pourraient gravement porter atteinte à la sécurité des opérations de l'aviation civile. Avant même de concevoir des moyens et des mesures appropriés de protection de ces installations, les États devraient procéder à une évaluation complète de la vulnérabilité de chacune d'elles et à une analyse des conséquences d'une perturbation légère, moyenne ou grave des services.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

4.14 Il conviendrait de dresser une liste des attaques possibles contre chacune des installations de navigation aérienne et des conséquences potentielles de telles attaques sur la sûreté et la sécurité du public, des passagers et du personnel ainsi que sur le fonctionnement de l'aéroport. Il y a lieu de noter que certaines attaques visant des installations et services de navigation aérienne ont uniquement pour objectif de perturber gravement le service pour que l'aéroport devienne inutilisable jusqu'à ce que les aides de navigation, l'adduction d'eau ou l'alimentation électrique soient réparées. La gravité de ces attaques et les techniques utilisées sont aussi diverses que la gamme des armes pouvant être utilisées.

4.15 En règle générale, une approche à sécurité totale et à couches multiples devrait être mise au point pour protéger les aides de navigation essentielles, fondée sur une évaluation du risque de sûreté et sur une analyse des coûts. Une telle approche assurerait qu'une attaque réussie contre la première couche n'interromprait pas automatiquement les activités aéroportuaires et faciliterait l'application de mesures de protection complémentaires à la deuxième couche jusqu'à ce que la première soit réparée. Si une telle approche n'est pas possible, des mesures de protection adéquates restent essentielles pour assurer la sécurité et la sûreté et la réalisation des objectifs opérationnels.

Tour de contrôle de la circulation aérienne

4.16 La tour de contrôle peut être attaquée de l'extérieur au moyen de lance-grenades, d'armes de poing ou de l'intérieur à la suite d'une intrusion. Les perturbations de l'alimentation électrique peuvent aussi nuire à son bon fonctionnement. Les États devraient donc veiller, dès le stade de la conception, à prendre des mesures de protection contre ces principales menaces pour que des assaillants potentiels ne puissent attaquer la tour avec des armes de ce genre ou accéder à la tour de contrôle depuis des aires publiques avant que les autorités compétentes aient le temps de réagir. Idéalement, les tours de contrôle devraient être entourées de zones dégagées, comme des parcs de stationnement ou des voies d'accès, avec des caméras de surveillance des mouvements des personnes et des véhicules à des distances opérationnelles de lance-grenades. Pour assurer une alimentation électrique constante, des groupes électrogènes de secours devraient être installés dans des zones protégées en tout temps.

Aides de navigation aérienne

4.17 Les aides de navigation aérienne peuvent être installées à l'intérieur du périmètre de l'aéroport, à proximité ou à un emplacement éloigné. Si elles sont situées à l'intérieur du périmètre, tout le matériel et toutes les mesures de protection utilisés pour la protection générale du périmètre (à des fins de sécurité et de sûreté) constituent une première ligne de défense. Il convient toutefois de veiller à ce que ces aides ne soient pas toutes groupées au même endroit sans prévoir des moyens et des mesures de protection supplémentaires, tels que des systèmes anti-intrusion et une surveillance par CCTV.

4.18 Dans le cas des aides de navigation implantées à proximité de l'aéroport, mais à l'extérieur de son périmètre, des dispositifs et des mesures de surveillance supplémentaires devraient être en place pour détecter immédiatement les attaques ou tentatives d'attaques éventuelles. Il faudrait peut-être ajuster le périmètre de l'aéroport pour y inclure si possible toutes les aides de navigation situées à proximité. Sinon, il est recommandé d'installer des équipements de surveillance.

4.19 Les aides implantées à distance de l'aéroport devraient être protégées par des caméras CCTV qui surveilleraient les alentours, avec enregistrement automatique, et par des patrouilles fréquentes à intervalles irréguliers.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Systèmes de navigation aérienne

4.20 Idéalement, les installations qui contiennent des systèmes de navigation aérienne devraient concevoir leurs propres dispositifs de sûreté qui seront installés en coordination étroite avec les autorités locales et nationales compétentes, après une évaluation du risque. Les autorités compétentes devraient évaluer la menace et le risque pour détecter les vulnérabilités et établir et appliquer des contre-mesures. Dans de nombreux États, les systèmes de navigation aérienne sont privatisés et/ou situés à distance de l'aéroport, si bien qu'il faut veiller particulièrement à prendre des mesures appropriées pour les protéger.

Installations de fret

4.21 Le transport aérien du fret doit être protégé par des mesures de sûreté préventives, par l'application du concept d'agent habilité ou par des contrôles de sûreté appropriés qui peuvent inclure des mesures d'I/F.

4.22 Les activités normales de manutention du fret et les mesures de sûreté devraient être séparées en divisant les installations de fret à l'aéroport en deux secteurs, comme suit :

a) le secteur ou le bâtiment public du côté ville, dans lequel peuvent entrer le personnel des services de fret ou de la poste, le public arrivant dans les locaux pour expédier et recevoir des marchandises, ainsi que les véhicules de service, de livraison ou de réception d'articles de fret ou de poste. Ce secteur inclurait les aires, les baies de chargement et les salles dans lesquelles le fret est livré et réceptionné. L'accès à cette installation, bien qu'elle se trouve du côté ville, devrait être contrôlé. Au minimum, seules les personnes en possession de documents prouvant qu'elles ont de bonnes raisons d'entrer dans le secteur, tels que des pièces d'identité d'employés, lettre de transport aérien, bordereau de livraison, seraient autorisées à entrer ;

b) le secteur sécurisé, qui comprend les installations où le fret est traité et fait l'objet de contrôles de sûreté appropriés, incluant éventuellement l'I/F, avant d'être transporté et chargé à bord d'un aéronef. Dans le cas du fret manutentionné par des agents habilités, les contrôles peuvent être limités à la vérification des documents attestant que l'expédition relève du régime d'agent habilité. Pour le reste du fret, des contrôles de sûreté appropriés peuvent être toute une gamme de moyens techniques ou autres servant à identifier ou à détecter des explosifs ou autres dispositifs, articles ou substances dangereux dans les expéditions.

Installations de restauration et de manutention de la poste

4.23 Les articles de restauration et de poste devraient faire l'objet de mesures de sûreté avant leur transport aérien, en application de la notion d'agent habilité ou d'autres contrôles de sûreté appropriés. Le Chapitre 14 contient des orientations sur ce sujet.

4.24 La poste, le courrier exprès et les marchandises à transporter par voie aérienne devraient faire l'objet de mesures de sûreté du même ordre que pour le fret aérien. La conception des installations devrait aussi être la même que pour le fret dans le cas des aires du côté ville et des unités de sûreté.

Alimentation électrique

4.25 Pour ce qui est de l'alimentation électrique du matériel de sûreté et des dispositifs de contrôle, les États devraient prendre les mesures suivantes :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) suivre les indications du *Manuel de conception des aérodromes* (Doc 9157), 5e Partie — *Installations électriques*, concernant l'alimentation électrique des aides de navigation, les réseaux d'alimentation électrique sectoriels et secondaires de l'aérodrome, la conception et l'installation des réseaux et l'installation et le contrôle des lignes d'alimentation électrique enterrées et de surface ;

b) installer des invertisseurs de régulation de tension en amont de chaque élément des équipements de détection, sur les aérodromes qui sont sujets à de grandes fluctuations de tension ;

c) assurer le contrôle de l'humidité et de la température de l'air dans les secteurs où sont situés des équipements de détection et des systèmes de contrôle de sûreté.

Approvisionnement en eau

4.26 L'approvisionnement en eau est essentiel pour la sécurité des opérations de l'aviation civile, car en cas d'interruption de l'alimentation en eau, un aéroport ne peut fonctionner tant que les réparations nécessaires n'ont pas été faites ou que d'autres solutions n'ont été trouvées. Aux fins de la conception, l'approvisionnement en eau devrait être considéré comme étant vulnérable et des plans conjoncturels doivent être établis pour les cas d'interruption. Les diverses options à envisager comprennent la disponibilité de plusieurs sources d'approvisionnement à l'aéroport, ou l'installation d'une source à l'intérieur du périmètre de l'aéroport, pour profiter de la protection générale de toutes les installations sensibles, ou bien à des emplacements bénéficiant d'une surveillance de sûreté appropriée et, si possible, à distance des habitations, des bâtiments publics ou des lieux non protégés.

Dépôts de carburant

4.27 Les dépôts de carburant devraient être situés à l'extérieur du périmètre de l'aéroport mais à proximité de la principale voie d'accès. Ils sont jugés sensibles du point de vue sécurité et il convient de les protéger en établissant des plans et des procédures conjoncturels pour que les perturbations du service soient minimales en cas d'incident.

Installations d'entretien et de maintenance

4.28 Les installations d'entretien et de maintenance devraient être situées à la limite du côté piste et du côté ville de l'aéroport, mais le personnel ne devrait pas être autorisé à circuler sur les aires de trafic utilisées par les aéronefs de l'aviation commerciale. Comme pour tous les autres bâtiments qui donnent accès au côté piste, il faudrait établir pour chacune de ces installations, en coopération étroite avec les autorités compétentes locales et nationales, un programme de sûreté qui leur serait propre. En plus des menaces habituelles que présentent le personnel qui a accès au côté piste ou les personnes qui y accèdent en traversant les installations de maintenance, il convient de tenir compte des menaces particulières auxquelles sont exposées les activités de ces installations, telles que le sabotage d'aéronef pendant les opérations de maintenance, le placement d'articles dangereux dans des endroits cachés des aéronefs en vue d'utilisation ultérieure par des criminels, ou le dérèglement délibéré des appareils de bord.

5. FACTEURS HUMAINS ET ERGONOMIE

5.1 Comme les facteurs humains prennent de plus en plus d'importance dans la sûreté de l'aviation, les nouvelles installations aéroportuaires devraient être conçues de manière que le personnel qui sera appelé à y travailler puisse fonctionner aussi efficacement et productivement que possible.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

5.2 L'ergonomie, ou l'étude de la relation entre la personne et son milieu de travail, devrait aussi être prise en compte.

5.3 Un des principaux objectifs de la prise en compte des facteurs humains dans les opérations de sûreté de l'aviation est de rendre les systèmes de sûreté de l'aviation résistants aux conséquences des erreurs humaines**.**

5.4 L'utilisation des capacités et de l'adaptabilité de l'être humain est une façon d'améliorer la performance globale des systèmes. À cette fin, il convient de distinguer deux niveaux d'action :

a) renforcer l'efficacité du système global de sûreté de l'aviation par l'organisation du travail, c'est-à-dire en adoptant des politiques, des méthodes et des procédures ;

b) adapter les limitations et les capacités des opérateurs aux technologies disponibles.

5.5 La sélection de personnes ayant les qualifications voulues, leur formation appropriée, la conception de leur milieu de travail, la rotation des tours de service pour améliorer le rendement et le recours à des incitatifs motivants, sont autant d'éléments fondamentaux de tout bon fonctionnement, quelle que soit la technologie que ces personnes devront utiliser.

5.6 Les principes de facteurs humains ci-après sont, parmi d'autres, utiles pour renforcer l'efficacité d'un système global de sûreté de l'aviation civile :

a) adaptation des niveaux de qualifications des opérateurs par l'application d'un processus spécifique de sélection et de formation ;

b) aménagement des postes de contrôle de sûreté ;

c) amélioration de l'organisation du travail ;

d) définition de la tolérance d'erreurs ;

e) analyse des postes de travail et du comportement professionnel.

5.7 Le Chapitre 8 contient de plus amples indications.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 15

CONTRÔLE D'ACCÈS ET PROTECTION DES AÉROGARES

1. SÛRETÉ MATÉRIELLE DES BÂTIMENTS

Généralités

1.1 Tout bâtiment faisant partie intégrante d'un périmètre du côté piste ou d'une zone de sûreté à accès réglementé devrait comporter aussi peu de points de sortie et d'entrée que possible, compte tenu des aspects de sécurité et d'exploitation.

1.2 Il faudrait procéder à une analyse de ces bâtiments pour sécuriser tous les points d'accès possibles, notamment toutes les portes et autres entrées telles que les portes donnant accès à d'autres parties du bâtiment ayant d'autres occupants, les fenêtres du rez-de-chaussée et autres fenêtres accessibles, les zones extérieures en contrebas, les glissières à combustible, les couvercles de regards d'égout, les quais de stationnement et/ou de chargement, les installations électriques, les conduits d'écoulement d'eaux et les toitures.

1.3 Des moyens physiques de sûreté, tels que barres de fenêtres, grilles et volets, et portes renforcées, peuvent être utilisés pour mieux protéger les ouvertures accessibles des bâtiments. Leur conception et leur construction devraient prévenir, retarder ou empêcher les intrusions non autorisées. Leur efficacité peut être renforcée par des gardes, ou un système de détection d'intrusion ou de CCTV, ou une combinaison de ces moyens.

Portes

1.4 Les portes extérieures devraient être en bois massif, à âme solide en stratifié ou en contreplaqué. Les portes à panneaux pourront être renforcées par des tôles d'acier, de préférence repliées et fixées sur la tranche des portes. Les portes devraient être bien ajustées et munies de serrures adéquates. Des barres horizontales de verrouillage fixées du côté intérieur de la porte peuvent offrir une autre couche de protection. Les portes extérieures qui ne sont pas utilisées et qui ne servent pas d'issues de secours devraient être sécurisées en permanence.

1.5 Les charnières recevront une attention particulière. Les axes de charnières ne devraient pas pouvoir être enlevés de l'extérieur de la porte, et les vis de fixation des charnières ne devraient pas être accessibles, ni d'un côté ni de l'autre, lorsque la porte est fermée. Les charnières peuvent être renforcées par des pênes massifs. La moitié mâle de chaque pêne sera fixée sur la tranche de la porte et la moitié femelle sur le chambranle. Les deux moitiés s'enclencheront lorsque la porte se fermera, ce qui empêchera de séparer la porte du chambranle par l'action d'un levier sur le côté où sont les charnières, même si ces dernières ont été enlevées.

1.6 La sûreté d'une porte dépend en partie de son chambranle, et il peut être nécessaire de renforcer le chambranle et son raccordement au matériau du bâtiment. Dans certains cas, Il faut renforcer le pas des portes en remplaçant les seuils en bois par du béton. Si les chambranles sont attachés seulement par des clous dans la brique, on pourra y fixer des supports en acier des deux côtés du chambranle, avec des attaches en acier insérées dans la maçonnerie. Ou encore, des verrous peuvent être utilisés, à condition qu'ils pénètrent profondément dans la brique.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

1.7 Les portes de communication avec d'autres parties d'un bâtiment occupées par d'autres locataires devraient, en général, offrir le même degré de sûreté que les portes extérieures. Il est habituellement conseillé de protéger ces portes avec des systèmes de détection d'intrusion et de contrôle d'accès. Il peut être nécessaire de fermer à clé en permanence les portes du sous-sol, du rez-de-chaussée ou du premier étage. Les clés devraient être gardées en lieu sûr mais facilement accessibles aux personnes autorisées.

1.8 Il y a souvent un conflit entre les impératifs de la sûreté et ceux de la sécurité lorsqu'il s'agit de sécuriser les sorties de secours. La plupart des serrures des sorties de secours, notamment celles qui s'ouvrent au moyen d'une barre horizontale, ne sont pas vraiment sûres, et les sorties de secours devraient donc être munies de dispositifs de détection d'intrusion.

Judas microviseur à grand angle

1.9 Si les gardes doivent pouvoir identifier les visiteurs sans ouvrir la porte, ou inspecter l'intérieur d'une salle sans y entrer, des judas à grand angle devraient être installés, de préférence aux ouvertures avec verre de sécurité. L'installation d'un miroir convexe combiné à un judas peut permettre de voir des endroits qui autrement seraient cachés. L'éclairage devrait être suffisant pour bien éclairer la zone située de l'autre côté de la porte, et le garde devrait avoir accès au commutateur.

Grilles et volets

1.10 Des grilles repliables, des grilles ou des volets sur roulettes pourront être utilisés dans les embrasures de portes, les passages ou d'autres ouvertures. Ils peuvent aussi servir de deuxième ligne de défense derrière les portes extérieures, surtout s'il y a menace d'attaque par la force. Les encadrements des grilles ou des volets devraient être solidement fixés à la structure du bâtiment, et de préférence être inaccessibles de l'extérieur du bâtiment. Les grilles sont vulnérables dans la mesure où elles permettent d'accéder aux deux côtés de la serrure, et cette faiblesse potentielle devrait être prise en compte.

Fenêtres

1.11 Toutes les fenêtres non essentielles qui sont accessibles du côté ville devraient être murées ou sécurisées de toute autre façon. Toutes les fenêtres du sous-sol, du rez-de-chaussée et autres qui sont aisément accessibles devraient avoir une protection solide. Les lucarnes sont parfois facilement accessibles depuis le toit. Les loquets de fenêtres devraient être examinés régulièrement et ceux qui sont défectueux devraient être remplacés. Une protection par des systèmes de détection d'intrusion devrait être envisagée.

1.12 Les fenêtres donnant sur des zones de sûreté à accès réglementé auront besoin de plus de protection, par exemple au moyen de serrures. Les fenêtres les plus vulnérables sont habituellement celles du sous-sol ou du rez-de-chaussée, celles qui sont à proximité d'issues d'incendie ou de vérandas, ou celles qui sont immédiatement au-dessous du toit. S'il faut sécuriser une fenêtre plus efficacement, l'utilisation de barres, de grilles, de volets ou de systèmes de détection d'intrusion devrait aussi être envisagée. La responsabilité de sécuriser les fenêtres à la fin de la journée de travail devrait être clairement prescrite dans les instructions de sûreté de l'établissement.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Vitrage

1.13 Il y a de nombreux types de vitrage, mais très peu sont appropriés comme vitrage de sûreté et, si la sûreté est le facteur primordial, il conviendrait de demander l'avis des spécialistes des services de sûreté de l'État.

1.14 Les doubles vitrages peuvent offrir une excellente protection contre une attaque soudaine et un certain degré de protection contre des attaques par la force. Ces vitrages sont imperceptibles, peuvent attirer moins d'attention sur une zone sensible et sont esthétiquement plus acceptables que des barres ou des grilles. Les doubles vitrages peuvent être équipés d'alarmes et présentent l'avantage supplémentaire d'une bonne isolation thermique et acoustique.

1.15 Dans tous les cas de vitrage, il faudrait veiller à ce que le mastic ou la matière utilisée pour fixer la vitre à l'encadrement de la fenêtre ne soit pas accessible de l'extérieur, ce qui rendrait la fenêtre vulnérable à une attaque soudaine.

Toitures et trappes de toiture

1.16 Il y a lieu d'examiner les toits pour déterminer s'il est possible d'y accéder à partir de bâtiments contigus ou voisins, de greniers ou de mansardes, de cheminées, d'issues d'incendie, d'équipements de nettoyage de fenêtres, d'arbres, etc. Si c'est le cas, il faudrait peut-être installer des grilles ou des barrières appropriées. S'il faut accéder aux toitures, par exemple pour faciliter l'évacuation en cas d'incendie, des systèmes de détection d'intrusion peuvent être nécessaires.

1.17 Si le toit est accessible à partir de bâtiments voisins ou à partir du sol par des trappes d'accès installées sur le toit, celles-ci devraient être sécurisées de la même façon que les portes extérieures. Si les trappes sont sur un trajet d'évacuation d'urgence des occupants d'un bâtiment voisin, des dispositifs de sortie et des dispositifs de détection d'intrusion adéquats devraient être installés sur ces trappes.

Puits de lumière, lucarnes et œils-de-bœuf

1.18 Il convient de sécuriser les puits de lumière, lucarnes et œils-de-bœuf au moyen de serrures ou de verrous. Si une protection accrue est nécessaire, une des mesures suivantes pourrait être envisagée :

a) remplacer les vitres par un vitrage de sûreté ;

b) installer des barres ou des grilles ;

c) visser les encadrements en place et couvrir le vitrage d'un treillis en acier fixé solidement sur l'intérieur de l'encadrement ;

d) installer des dispositifs de détection d'intrusion.

Descentes de gouttières

1.19 L'accès aux étages supérieurs d'un bâtiment ou au toit est souvent possible en grimpant les gouttières. On peut restreindre un tel accès en encastrant les conduits de descente ou en les traitant au moyen d'une peinture anti-escalade, qui conserve en permanence la consistance d'une mince couche de graisse. La peinture devrait être appliquée seulement à partir de 2,44 m (8 ft) du sol pour éviter tout contact accidentel par des passants. La peinture

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

anti-escalade peut avoir des incidences légales dans les zones auxquelles le public a accès, et il faut toujours demander un avis juridique concernant son usage.

Zones extérieures en contrebas

1.20 Les bâtiments ont souvent des zones extérieures en contrebas, au niveau du sous-sol, qui sont accessibles à partir de la rue. Ces zones peuvent donner couvert à des personnes essayant d'entrer par les fenêtres du sous-sol et il est facile d'y placer des engins explosifs ou incendiaires. Il pourrait être nécessaire de les protéger par des grilles ou des treillis métalliques. Les ouvertures d'aération dans les zones en contrebas ou au niveau de la rue sont aussi vulnérables et il pourra être nécessaire d'y installer des grilles métalliques de l'intérieur. L'accès par des tunnels de service, des glissières à combustible ou des chutes à charbon, devrait être obstrué au moyen de cadenas ou de barres transversales cadenassées installées de l'intérieur. Des détecteurs d'intrusion peuvent être aussi nécessaires.

Aires de stationnement ou quais de chargement

1.21 Il pourrait être difficile et coûteux de protéger les aires de stationnement ou les quais de chargement construits sous un bâtiment. En dehors des heures de service, ils devraient être fermés par des volets roulants ou à coulisse, sécurisés de l'intérieur. Durant les heures de service, les quais seraient surveillés par un gardien ou, si la menace est élevée, fermés au moyen de volets commandés électroniquement et ne s'ouvrant que lorsqu'un véhicule qui se présente aura été identifié et, au besoin, fouillé.

Services publics

1.22 Les installations d'approvisionnement des bâtiments en gaz, en électricité et en eau peuvent offrir des points d'accès potentiellement vulnérables. Dans la mesure du possible, les câbles et conduits devraient rejoindre le bâtiment de façon souterraine. Les compteurs seraient installés si possible de façon à être accessibles sans qu'il soit nécessaire d'entrer dans des zones de sûreté à accès réglementé.

1.23 Si la climatisation est essentielle au fonctionnement de certains équipements, tels que les ordinateurs, l'alimentation des climatiseurs en électricité et en eau devrait être protégée de façon adéquate. S'il existe une menace de sabotage, des mesures additionnelles de sûreté peuvent être nécessaires et les services de sûreté compétents de l'État devront être consultés.

Zones publiques

1.24 Les zones d'observation publiques, telles que les terrasses côté ville, les plates-formes d'observation ou autres zones surplombant des aéronefs en stationnement ou des activités d'acheminement de passagers, peuvent nécessiter un contrôle d'accès ou une surveillance par des gardes. Ces zones devront être munies de barrières pour empêcher tout accès non autorisé, ainsi que le lancement d'objets dans les zones de sûreté à accès réglementé ou sur des aéronefs. Les mesures de contrôle d'accès devraient permettre la fermeture des zones d'observation, sans préavis, en cas de menace accrue.

1.25 Les zones accessibles au public ne devraient pas surplomber les comptoirs d'enregistrement de passagers, les zones de fouille de passagers et de personnel ni des aires d'embarquement et de débarquement.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

1.26 D'autres zones publiques à surveiller sont des installations telles que les zones de stationnement public, les routes d'accès aux aérogares, les kiosques de location de voitures, les zones de taxis et de transports au sol et les hôtels à l'aéroport.

Stationnement à l'aérogare

1.27 Les zones de stationnement devraient être situées aussi loin que possible des bâtiments de l'aérogare, en cas d'attaque par voiture piégée. Le stationnement à court terme, ne dépassant pas 24 heures, devrait être situé plus près de l'aérogare que les autres aires de stationnement, avec un contrôle strict des véhicules. Tous véhicules laissés pendant plus de 24 heures dans une zone de stationnement à court terme seront déplacés vers une zone de stationnement à long terme plus éloignée.

1.28 Il conviendrait d'envisager d'utiliser des obstacles physiques, tels que des fossés secs et des barrières déguisées en jardinières à fleurs ou des arbres en pots, afin d'empêcher que des voitures franchissent les pelouses vers tout emplacement proche de l'aérogare. Il devrait y avoir des points d'entrée contrôlés aux aires de stationnement d'aérogare. Il faudrait aussi prévoir des dos d'âne, afin de réduire les risques d'attaque par voiture piégée.

Autres zones sécurisées

1.29 Les locataires de l'aéroport qui s'occupent d'acheminement de fret et de poste, de services de restauration, de nettoyage d'aéronefs, d'avitaillement, etc., devraient appliquer les mesures de contrôle d'accès suivantes :

a) un contrôle d'accès devrait être mis en place à des points déterminés, sans offrir d'autres moyens d'accès aux locaux ;

b) chaque point de contrôle d'accès devrait être doté de personnel ou sécurisé lorsqu'il n'est pas utilisé ;

c) les piétons ne devraient pas être admis à entrer dans des bâtiments ou en sortir par des portes destinées aux véhicules ;

d) le contrôle des employés et des visiteurs nécessitant l'accès devrait être exercé au moyen d'un système d'identification de permis manuel ou automatisé correspondant aux prescriptions minimales de l'État et/ou du système de permis pour la sûreté aéroportuaire.

1.30 Une clôture de sûreté appropriée devrait encercler tous les bâtiments, et les déplacements des employés, des visiteurs et des véhicules de livraison seraient contrôlés par le personnel de sûreté.

1.31 Toutes les portes, fenêtres et autres ouvertures des bâtiments devraient être sécurisées. Des mesures de contrôle d'accès devraient être appliquées en permanence pour empêcher toute personne non autorisée d'entrer dans le bâtiment ou ses abords, y compris les zones de stationnement et les zones destinées aux véhicules de livraison.

1.32 Les zones spéciales établies pour le fret, la poste, les fournisseurs de provisions de bord devraient être considérées comme des zones de sûreté à accès réglementé et protégées contre toutes formes d'intrusion ou d'ingérence.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2. PROTECTION DE L'AÉROGARE

2.1 Dans le passé, des installations d'aérogare ont été l'objet :

a) d'attaques armées contre des personnes dans une zone d'enregistrement ;

b) d'attaques suicides contre des passagers et d'autres usagers d'aéroports ;

c) d'EEI placés dans des véhicules stationnant à l'extérieur de l'aérogare ou dans des parcs de stationnement ;

d) d'EEI placés dans des véhicules qui ont percuté les murs d'une aérogare ;

e) d'attaques au mortier contre une aérogare, une aire de trafic et des pistes.

2.2 La protection des installations et des services d'aérogare contre pareilles attaques exige l'inclusion de facteurs de sûreté dans la conception d'une voie d'accès à l'aérogare, incluant des zones d'arrêt de voitures (pour déposer ou prendre des passagers) et des parcs de stationnement, combinés avec des systèmes de sûreté et des mesures opérationnelles de sûreté qui font intervenir les forces d'application de la loi et/ou les militaires, le personnel de sûreté et le personnel de l'aéroport.

2.3 Les méthodes utilisées par les agresseurs pour mener des attaques ailleurs, c'est-à-dire contre des cibles non liées à l'aviation, peuvent donner une idée des menaces émergentes qui visent l'aviation civile. C'est pourquoi il importe de revoir régulièrement les mesures de protection de sûreté dans le contexte de ces tendances.

2.4 Pour la protection matérielle de la façade d'une installation, il faut concilier deux objectifs contradictoires. D'une part, les moyens de protection devraient être assez solides pour protéger contre des attaques directes, effectuées par exemple au moyen de véhicules qui tentent de pénétrer dans l'aérogare ou d'explosifs placés devant l'aérogare. D'autre part, ces moyens devraient être assez souples pour éviter que des éclats de verre ou de béton n'atteignent les personnes se trouvant dans l'aérogare et les blessant ou les tuant.

2.5 L'emploi de matériaux résistant aux effets de tirs d'armes et d'explosions est un facteur clé, du point de vue de la sûreté, dans la conception d'installations aéroportuaires. De plus, l'emploi de matériaux ignifuges qui n'émettent pas de fumée ou de gaz en s'enflammant est hautement recommandé.

2.6 Dans l'aménagement des aires publiques d'une aérogare, il convient d'employer des matériaux qui, en cas d'explosion, ne forment qu'un volume minimal de fragments secondaires, de façon à réduire le nombre des victimes et les dommages aux biens. Les mesures suivantes devraient être prises :

a) éviter les matériaux friables tels que le verre et les plastiques rigides, dont le bris peut former des fragments tranchants ;

b) employer des matériaux flexibles et solides (p. ex. polycarbonate, tôles de métal et verre trempé), ductiles (p. ex. tôle et verre feuilleté) ou faibles et mous (p. ex. placoplâtre, planches, fibre de bois et mousse en sandwich) ;

c) employer des fixations assez résistantes, idéalement ayant le même degré de résistance que le matériau qu'elles lient. Cela peut signifier recommander que les panneaux intérieurs non exposés à une explosion soient vissés plutôt que cloués, ou vissés sur des plaques ou lattes additionnelles pour empêcher que les vis ne soient arrachées ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

d) réduire le plus possible l'éventualité d'effondrement de structures légères, par exemple en rendant les stands ou locaux de concessionnaires, etc., résistants aux forces d'explosion, même s'ils sont situés dans un hall abrité.

2.7 Dans la conception des zones du côté ville de l'aérogare, il convient de tenir particulièrement compte des aspects de sûreté des éléments suivants :

a) tracé des routes ;

b) postes de contrôle d'accès ;

c) aires de stationnement ;

d) aménagement paysager et limites ;

e) avant-cours de l'aérogare ;

f) éclairage et signalisation ;

g) accès des services d'urgence ;

h) circonstances locales.

Atténuation des effets d'une explosion

2.8 Il est difficile d'atténuer les effets d'une explosion dans une aérogare. Il y a d'abord les effets de l'explosion initiale à envisager, puis les effets secondaires si des parties de l'aérogare s'effondrent. On pourrait à cet égard considérer deux solutions :

a) un déflecteur d'explosion, qui pourrait aussi servir de protection solide, placé de manière à défléchir l'explosion et l'onde de choc qu'elle produit ;

b) une pellicule de plastique appliquée sur les vitres, contribuant à réduire l'éclatement des vitres et donc à atténuer le risque de blessure par éclats de verre.

2.9 Dans les grandes aérogares, il convient de limiter le plus possible l'emploi de vitres, en particulier dans les avant-cours publiques proches des systèmes de transport routier, pour éviter les blessures par éclats de verre. Les bâtiments devraient être conçus avec un toit lourd et des murs épais ; le nombre de fenêtres devrait être limité le plus possible. Dans les aérogares à plusieurs étages, les planchers et les structures de soutien devraient être renforcés pour éviter ou atténuer les effets de leur effondrement.

2.10 Pour atténuer les conséquences d'une explosion, il faudrait limiter le plus possible le nombre et les dimensions des fenêtres. Des rideaux antisouffle esthétiques peuvent être installés devant les baies et les vitrages pour bloquer les éclats de verre en cas d'une explosion. Les installations essentielles et les installations de traitement des passagers devraient être implantées à distance des murs extérieurs de l'aérogare. Les systèmes critiques d'alimentation, tels que les circuits électriques et les conduites de gaz, devraient être alimentés par deux systèmes différents, et leurs tableaux de commande devraient être dispersés pour qu'une seule explosion ne paralyse pas l'ensemble du système.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2.11 Il conviendrait d'utiliser des obstacles tels que des bornes basses, des aménagements paysagers, avec placement stratégique de pots à fleurs ou bacs à arbustes, pour empêcher les véhicules de s'approcher de l'aérogare par des voies d'accès non autorisées. À titre d'exemple, des barrières levantes, des dos d'âne et des chicanes pourraient être utilisés pour ralentir les véhicules à l'approche de l'aérogare. Les parcs de stationnement devraient être situés à une bonne distance de l'aérogare pour limiter les effets de bombes ou d'EEI transportés dans des véhicules. Il faudrait prévoir des postes de contrôle à leurs entrées.

2.12 Des barricades capables d'arrêter des véhicules, installées sur les chaussées et les trottoirs à l'extérieur de l'aérogare, peuvent empêcher des véhicules contenant des EEI de s'écraser contre un bâtiment. Des caméras de télévision en circuit fermé, enregistrant les activités à l'extérieur et à la périphérie d'un bâtiment et surveillées 24 heures sur 24, contribueront à dissuader les activités de reconnaissance d'agresseurs potentiels. Un système d'identification des plaques d'immatriculation des véhicules peut être utilisé pour comparer les plaques à une base de données des véhicules perdus ou volés. Les boîtes à ordures devraient être conçues de manière à empêcher le placement d'objets volumineux et/ou à faciliter leur inspection.

Vitrage d'aérogare

2.13 Un engin explosif déclenché à l'intérieur ou à proximité d'une aérogare peut produire de nombreuses blessures et d'importants dommages, particulièrement sur les vitres. Bien que certains dessins d'aérogare utilisent peu de vitres à l'extérieur, la plupart incorporent un maximum de vitrages, et il importe donc de comprendre les mécanismes de rupture des différents types de verre. Normalement, il ne serait guère pratique d'entreprendre la réfection des vitrages existants, mais certaines mesures peuvent réduire les risques de blessures par éclats de verre, telles que l'application sur le verre d'une pellicule anti-éclats en polyester transparent et/ou l'installation de rideaux ou de filets protecteurs.

Mécanismes de rupture des types de verre

2.14 Les mécanismes de rupture des types de verre sont les suivants :

a) le verre flotté ou recuit ordinaire est cassant et se rompt facilement à de faibles pressions de souffle en s'éparpillant en fragments coupants et dangereux qui, projetés violemment par le souffle de l'explosion, peuvent causer de graves blessures ;

b) le verre trempé est plus résistant et offre un niveau de protection à peu près double de celui du verre ordinaire. Des points de tension y sont incorporés, de sorte que lorsqu'il se brise il explose en de nombreux petits fragments cuboïdes qui sont moins dangereux que les éclats coupants du verre ordinaire ;

c) le verre feuilleté est constitué, en général, de deux feuilles de verre séparées par une couche adhésive de polyvinylbutyle. Le verre cède à une pression similaire à celle du verre ordinaire, mais la couche intermédiaire de polyvinylbutyle forme une membrane qui peut résister à des pressions beaucoup plus fortes, si le verre feuilleté est bien fixé dans son cadre. La protection procurée par du verre feuilleté de 7,5 mm d'épaisseur est trois fois supérieure à celle du verre recuit ordinaire.

2.15 Si l'on compare le verre trempé et le verre feuilleté, les incidences des mécanismes de rupture sont les suivantes :

a) le verre trempé résiste nettement mieux aux chocs accidentels localisés, tels que le choc de chariots, sans se fendre ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) la rigidité de l'encadrement des vitres est cruciale pour le point de rupture du verre trempé ;

c) en cas d'explosion assez lointaine pour que le verre trempé ne soit pas endommagé, le verre feuilleté se fendra mais ne se brisera pas ;

d) à des distances intermédiaires, le verre trempé se désintégrera, laissant passer le souffle qui emporte des morceaux de verre cuboïdes, alors que le verre feuilleté fléchira sans se briser et offrira une protection complète ;

e) pour une charge explosive donnée, le verre feuilleté se fendra et devra être remplacé sur une surface beaucoup plus grande ;

f) la résistance ultime de l'encadrement, même en cas de déflexion, et la résistance et la profondeur de la rainure de fixation sont cruciales pour le point de rupture du verre feuilleté. Cela est plus critique dans le cas d'une forte charge qui pourra projeter une vitre tout entière si cette vitre peut être délogée de sa rainure avant la rupture de la feuille intermédiaire de polyvinylbutyle.

2.16 En fin de compte, les différences se ramènent à ceci :

a) pour toute menace de charge donnée, il y aura toujours une plage de distances d'explosion auxquelles le verre feuilleté peut offrir plus de sécurité que le verre trempé ;

b) il s'agira de déterminer si la plage de distances offre des avantages de sécurité qui l'emportent sur d'autres considérations.

2.17 Dans cette détermination, il faudrait prendre en compte :

a) la largeur exacte de la plage est difficile à déterminer à cause de l'incertitude qui entoure l'efficacité de l'encadrement et de la rainure, ainsi que les extrapolations des essais de vitrage ;

b) les incertitudes sur l'ampleur réelle de la menace et son emplacement ;

c) le fait qu'à proximité et au-dessous de l'extrémité rapprochée de la plage :

1) la vitesse des fragments de verre trempé peut être mortelle ;

2) il existe un risque que des vitres feuilletées soient projetées en masse par des charges plus fortes.

2.18 À une distance d'environ 4 m, les vitrages éclateront si une bombe contenant 5 kg d'un puissant explosif est détonnée, et il faudrait s'attendre à ce que le souffle direct de l'explosion tue un certain nombre de personnes. À une distance allant jusqu'à 12 m environ, une vitre intérieure de verre flotté pourrait rebondir dans le hall, infligeant des blessures de lacération à des personnes qui auraient autrement échappé à des blessures directes autres qu'une rupture de tympan. Les personnes présentes de l'autre côté du verre flotté pourraient subir des blessures analogues. Le verre flotté devrait donc être évité dans ces deux situations.

2.19 Une fenêtre pourrait résister sans rupture à une bombe de 5 kg d'explosifs forts, à condition d'avoir un encadrement rigide et un double vitrage :

a) soit en verre feuilleté jusqu'à une distance d'environ 5 m ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) soit en verre trempé jusqu'à une distance d'environ 8,5 m.

2.20 Le verre trempé feuilleté combine les avantages du verre trempé et ceux du verre recuit feuilleté. On peut déduire qu'il a les propriétés suivantes :

a) il se fendra à peu près aux mêmes pressions que le verre trempé de la même épaisseur totale, c'est-à-dire à des pressions plus fortes que le verre recuit ou le verre recuit feuilleté ;

b) entre la première fente et la rupture finale, il se comportera probablement de la même façon que le verre recuit feuilleté.

2.21 Comme dans le cas du verre trempé, le rayon des dommages (à partir d'une charge) du verre trempé feuilleté sera inférieur à celui du verre recuit feuilleté, mais aux distances auxquelles le verre trempé se désintégrera, le verre trempé feuilleté résistera à la rupture totale aussi bien que le verre recuit feuilleté. Il est possible que le verre trempé feuilleté présente deux autres avantages :

a) comme dans le cas de tout matériau en sandwich, il est théoriquement moins résistant qu'une feuille simple de verre trempé de la même épaisseur totale, mais il sera probablement plus flexible. Il pourra ainsi résister à des pressions plus fortes, c'est-à-dire à des distances de charge moindres, jusqu'à la fente initiale, particulièrement dans les cas où la défaillance sera causée par la flexion de l'encadrement ;

b) sous la forme de vitrage double, sa résistance jusqu'à la fente initiale pourra lui permettre de défléchir les premières pressions de l'explosion, ce qui augmentera la résistance de la vitre intérieure, dans le cas de la fente initiale et celui de la rupture finale.

2.22 Il est essentiel de tenir compte des limitations structurales de l'encadrement. Il faut calculer le risque de rupture des meneaux ainsi que la limite de défaillance en flexion des traverses et des meneaux. La résistance du vitrage choisi dépendra aussi de celle de l'encadrement et de la profondeur des rainures.

Protection contre les éclats de verre

2.23 Si un vitrage résistant au souffle d'explosion n'est pas utilisé, il y a deux moyens principaux de réduire le risque de blessures causées par des éclats de verre :

a) appliquer sur le verre une pellicule transparente de polyester anti-éclats ;

b) installer des rideaux ou des filets de protection.

Pellicule transparente de polyester anti-éclats

2.24 Si une pellicule en polyester de qualité appropriée, c'est-à-dire d'une épaisseur minimale de 100 microns, appliquée par simple pression sur sa surface adhésive, est collée à l'intérieur des baies vitrées, en cas d'explosion, le verre reste collé à la pellicule et aucun éclat dangereux n'est projeté. Pour les baies de plus de 3 m^2, ou si le verre a une épaisseur de plus de 6 mm, il convient d'utiliser une pellicule de 175 microns. Une pellicule de cette qualité devrait aussi être utilisée si l'on n'a pas installé de rideaux ou de filets de protection contre le souffle d'une explosion. L'utilisation d'une pellicule de 300 microns devrait être envisagée pour les baies de plus de 10 m^2 et pour les fenêtres de plus de 3 m^2 au rez-de-chaussée, s'il n'y a pas de rideaux ou de filets de protection contre le souffle d'une explosion.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2.25 Dans le cas des fenêtres neuves ou à revitrer, les nouvelles vitres devraient de préférence être traitées avant d'être fixées dans leur cadre, la pellicule recouvrant alors complètement le verre jusqu'à sa bordure extérieure. La décision d'appliquer une pellicule avant l'installation devrait être considérée dans le contexte du contrat et du site, car d'autres travaux, des rénovations, la poussière, etc., risquent de produire des éraflures inacceptables.

2.26 Sur les fenêtres existantes, la pellicule devrait être appliquée aussi près que possible du mastic, avec un intervalle de moins de 3 mm. Toutefois, il faudra parfois tolérer des intervalles allant jusqu'à 5 mm le long des bordures de mastic particulièrement irrégulières ou vieillies. La pellicule ne devrait être appliquée que sur des surfaces propres et exemptes de poussière et, bien qu'on ne puisse l'appliquer sur le côté de la surface en relief du verre dépoli, orné ou rainuré, on pourra envisager d'intervertir les deux faces de la vitre. Si la pellicule n'est pas assez large pour recouvrir la vitre en une seule pièce, on pourra y juxtaposer deux pellicules.

2.27 La bonne application de la pellicule anti-éclats aux fenêtres à double vitrage dépendra du genre de fenêtre en cause. Si la fenêtre comprend deux châssis distincts et si, en utilisation normale, le châssis intérieur peut s'ouvrir indépendamment de l'autre, une pellicule devrait être appliquée aux deux vitres, sur le côté intérieur du verre. Si le châssis intérieur ne s'ouvre pas indépendamment, ou s'il s'agit d'un double vitrage en unité scellée, il suffit normalement de traiter la vitre intérieure. À noter que la vitre intérieure de certains systèmes de double vitrage n'est pas toujours solidement fixée, et dans ce cas il conviendrait de la fixer plus solidement.

2.28 Il convient d'effectuer un test de résistance au décollement pour contrôler sur place la qualité de l'installation de la pellicule, et pour vérifier périodiquement si l'adhésif s'est dégradé.

Rideaux de protection contre le souffle d'explosions

2.29 Les rideaux de protection contre le souffle d'explosions devraient être composés d'un tissu de térylène polyester de 90 à 100 deniers, ayant deux fois la largeur et une fois et demie la longueur de la fenêtre. L'ourlet du bas devrait comprendre des poids souples, à raison de 400 g par mètre. La longueur excédentaire devrait servir à former des plis en accordéon dans une auge à la partie inférieure de la fenêtre. Ces rideaux ne devraient pas être utilisés si les vitres ne sont pas recouvertes d'une pellicule anti-éclats.

2.30 Les rideaux devraient normalement être installés à une distance de 5 à 10 cm du verre, car s'ils sont à plus de 10 cm, des éclats de verre pourront tournoyer et couper les rideaux, et le souffle de l'explosion pourra faire voler les rideaux de sorte que le verre ne sera pas capté effectivement. Néanmoins, comme le verre recouvert d'une pellicule perd sa vitesse assez rapidement après les premières dizaines de centimètres, les rideaux peuvent être installés à une plus grande distance si d'autres conditions l'imposent.

2.31 Si une explosion extérieure fait éclater la fenêtre, les poids dans l'ourlet du rideau le transformeront en spinnaker et il arrêtera les projections de verre qui, à cause de la pellicule anti-éclats, seront formées de morceaux plus grands volant moins rapidement que dans le cas d'un verre non traité. Dans des conditions un peu plus extrêmes, les rideaux se détacheront des fixations du haut et en même temps s'incurveront sur les côtés et à la partie inférieure, ce qui enveloppera le verre et le fera tomber au sol près de la fenêtre. Dans des conditions de souffle encore plus extrêmes, en plus d'arrêter les fragments de verre qui seront projetés, les rideaux s'envelopperont encore autour des morceaux de verre petits et moyens, ce qui les fera tomber plus près de la fenêtre et avec moins de danger qu'en l'absence de rideaux.

2.32 L'installation de ces rideaux est essentielle pour des fenêtres à petits panneaux de vitre.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Aérogares de passagers

2.33 Les principes ci-après devraient sous-tendre la planification des mesures de sûreté et du fonctionnement des aérogares de passagers :

a) les itinéraires d'acheminement des passagers et des bagages devraient être simples et évidents ;

b) les flux de passagers en transit et en correspondance devraient être séparés physiquement, de préférence tant pour les vols intérieurs que pour les vols internationaux ;

c) le nombre de postes de contrôle de sûreté devrait être réduit au strict minimum. On peut y parvenir en centralisant les postes d'I/F dans une aire de convergence des flux de passagers et de bagages ;

d) le nombre de points qui donnent accès au côté piste, et en particulier aux zones de sûreté à accès réglementé, devrait être réduit au strict minimum ;

e) toutes les zones de départ de passagers entre le point d'I/F et l'aéronef devraient être considérées comme des zones de sûreté à accès réglementé et contrôlé.

2.34 Les considérations ci-après devraient être appliquées à toutes aires ou terrasses d'observation publiques du côté ville surplombant les aéronefs stationnés dans l'aire de trafic ou les activités de traitement de passagers :

a) l'accès devrait être contrôlé ou les aires devraient être surveillées par des gardes ;

b) les aires devraient être des espaces clos ou dotées de barrières pour empêcher l'accès non autorisé ou le jet d'objets sur des aéronefs stationnés ou dans des zones de sûreté à accès réglementé ;

c) des moyens de contrôle d'accès devraient permettre de sécuriser les aires et de les interdire au public s'il y a lieu.

2.35 La salle d'entreposage des bagages à laquelle les passagers et le public ont accès devrait être construite de façon à minimiser les effets de l'explosion d'un EEI dissimulé dans un bagage. Des dispositions devraient être prises pour soumettre tous les articles à une fouille manuelle ou à l'I/F par du personnel compétent préalablement à l'entreposage. Cette salle devrait pouvoir être sécurisée en l'absence de personnel.

2.36 La protection de la barrière entre côté ville et côté piste et des zones de sûreté à accès réglementé devrait être conçue et mise en œuvre de façon à empêcher l'introduction secrète d'armes ou d'engins explosibles. Il faudra veiller particulièrement à sécuriser les conduits d'aération, les drains, les galeries techniques, etc., qui peuvent permettre l'accès depuis ces zones. De même, lorsqu'une aire du côté ville surplombe une zone stérile, il faudrait prévoir des barrières pour empêcher que des articles puissent être lancés dans des zones de sûreté à accès réglementé ou à des personnes qui s'y trouvent.

2.37 Le maintien de la sûreté des aires où des passagers sont traités ou circulent peut être renforcé par la mise en place d'éléments de nature à empêcher la dissimulation d'armes ou d'engins dangereux. Cela peut aider à réduire les difficultés et les coûts liés à la surveillance de ces aires. Les aires d'entreposage, les toilettes et les locaux de services, les escaliers, les placards et les vestiaires, ainsi que les logements d'extincteurs et de boyaux d'incendie, devraient pouvoir être fermés à clé lorsqu'ils ne sont pas utilisés.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2.38 Les objectifs de la lutte contre les incendies et du contrôle des foules et ceux des mesures de sûreté peuvent paraître contradictoires. La sécurité optimale vise à permettre d'évacuer les personnes en cas de danger, alors que la sûreté vise à contrôler les mouvements des personnes et à limiter leur accès à certaines zones. La conciliation de ces objectifs devrait reposer sur la détermination de la meilleure route d'évacuation du côté piste au côté ville. L'évacuation de chaque zone de l'aéroport devrait faire l'objet d'un plan particulier, pour éviter de compromettre la sûreté.

2.39 L'évacuation du côté piste au côté ville est préférée et il faut s'efforcer de maintenir le nombre des issues de secours et des points de passage au strict minimum requis pour préserver la sécurité. L'évacuation ne devrait se diriger vers le côté piste que si des contraintes architecturales ou la longueur des trajets d'évacuation l'exigent. Dans tous les cas, toutes les issues de secours côté piste devraient être sécurisées.

2.40 Le nombre des portes d'entrée et de sortie de l'aérogare le long du trottoir devrait être maintenu au strict minimum compatible avec la fluidité de la circulation. Elles devraient être dotées d'un système central de verrouillage permettant le blocage simultané de toutes les issues en cas d'urgence.

2.41 Il conviendrait d'installer le long du trottoir des panneaux indiquant que le stationnement est limité à la période de temps nécessaire pour déposer des passagers. Les places réservées aux véhicules des particuliers devraient être séparées de celles destinées aux autobus et aux taxis. Les stationnements des autobus et des taxis devraient être situés à l'écart des voies de circulation, pour leur permettre de débarquer et d'embarquer des passagers le long du trottoir.

2.42 Si l'aéroport est desservi par un chemin de fer, les gares extérieures ou en sous-sol devraient être situées de préférence à une certaine distance de l'aérogare et être accessibles par des passages piétonniers.

2.43 Durant la planification et la conception des bâtiments d'aérogare, il convient de prévoir l'installation des éléments de sûreté ci-après :

a) postes d'I/F des bagages de soute ;

b) postes d'I/F des passagers et des bagages de cabine ;

c) postes d'I/F des membres d'équipage de conduite et de cabine ;

d) postes d'I/F du personnel ;

e) poste central de contrôle de sûreté ;

f) centre directeur des opérations d'urgence (CDOU) et poste de stationnement isolé d'aéronef ;

g) salle(s) de contrôle centralisé du système de contrôle des bagages de soute ;

h) espace nécessaire pour interroger les passagers avant leur arrivée aux comptoirs d'enregistrement ;

i) salle(s) de fouille des bagages de soute ;

j) bureaux et locaux des services de sûreté.

2.44 Tous les postes, bureaux ou locaux de sûreté devraient être situés de façon à réduire le délai d'intervention en cas d'incident et à assurer l'efficience maximale du service de sûreté.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Systèmes automatiques de contrôle d'accès

2.45 Un système automatique de contrôle d'accès est un système électromécanique relié à un module de contrôle qui, ayant vérifié la légitimité de l'usager, lui donne automatiquement accès en déverrouillant la serrure. Il y a lieu de noter que, malgré son automatisme, le système automatique de contrôle d'accès n'en nécessite pas moins une certaine surveillance humaine.

Types de systèmes automatiques de contrôle d'accès

2.46 Les systèmes d'identification largement utilisés dans les systèmes automatiques commerciaux de contrôle d'accès comportent une carte codée utilisée avec ou sans numéro personnel d'identification ou avec biométrie. Les deux types de systèmes généralement utilisés sont les suivants :

a) système en ligne, relié à plusieurs points d'entrée contrôlés qui sont programmés et gérés depuis un module de contrôle ou un ordinateur central ;

b) système autonome, avec un module fonctionnant indépendamment des autres entrées par son propre module de contrôle local.

2.47 Les systèmes de contrôle automatique utilisés sans numéro personnel d'identification ne reconnaissent que la carte et non pas la personne qui l'utilise. Pour renforcer la sûreté d'un tel système, la carte doit être utilisée avec un numéro personnel d'identification. Un système utilisant une carte codée avec un numéro personnel d'identification comprend un lecteur de cartes avec un clavier numérique à chaque entrée, un module de contrôle local, un module ou un ordinateur de contrôle central, un système de verrouillage et une barrière. Le numéro personnel d'identification devrait être un nombre aléatoire comportant au moins quatre chiffres, qui serait attribué par le chef de service du système et non pas choisi par l'utilisateur.

2.48 Les cartes codées des systèmes automatiques de contrôle d'accès sont normalement faites en plastique, de la même taille que les cartes de crédit, bien que d'autres types de cartes et de jetons de différentes dimensions et formes puissent aussi être utilisés. Les cartes codées devraient comporter un dessin ou un logo et inclure une photo. Si les cartes codées sont utilisées en conjonction avec un système de permis d'identification de sûreté d'aéroport, elles seront soumises aux mêmes critères de conception et de renouvellement que ces permis.

2.49 Chaque carte codée devrait porter un code ou numéro lisible à la machine, utilisé pour identifier l'emplacement ou le poste de contrôle auquel la carte donne accès et affecté à la personne à laquelle la carte a été délivrée. Plusieurs technologies différentes peuvent être utilisées pour coder les cartes, notamment la ferrite de baryum, l'holographie, la bande magnétique à induction Hollerith, le code-barre infrarouge, la carte perforée, le répondeur de signaux radio, la bande magnétique à filigrane et le fil de Wiegand.

2.50 Divers types de lecteurs de cartes sont disponibles selon la technologie de codage de la carte et l'environnement dans lequel ils devront fonctionner. On installe généralement deux lecteurs à chaque porte, le premier avec un clavier numérique pour accéder à la zone contrôlée et le second sans clavier pour en sortir. Cet arrangement permet au système de surveiller et d'enregistrer toutes les entrées et les sorties, d'empêcher le double usage des cartes et de tenir un registre de toutes les personnes se trouvant dans la zone contrôlée.

2.51 Tous les lecteurs devraient être reliés à un module de contrôle local. Lorsque l'utilisateur insère sa carte dans le lecteur et entre son numéro personnel d'identification sur le clavier numérique, le module local compare ces renseignements à ceux en mémoire dans sa base de données et autorise l'entrée en déverrouillant la serrure électrique de la barrière d'entrée et de sortie. Dans le cas des systèmes en ligne, le module de contrôle local envoie les

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

renseignements qu'il reçoit au module de contrôle central qui les enregistre et les transmet à tous les modules de contrôle locaux du système. C'est un système dit d'intelligence répartie, où les décisions concernant l'accès sont prises au niveau des modules de contrôle locaux alors que le module de contrôle central sert d'administrateur du système et de service d'archivage.

2.52 Une barrière peut être une porte, un tourniquet ou une guérite, et fait partie intégrante de tout système automatique de contrôle d'accès. Les barrières utilisées dans une zone de sûreté à accès réglementé devraient être de pleine hauteur, assemblées sans laisser d'interstice entre elles et le plafond ou les parois et les murs attenants. Elles devraient être conçues de manière à ne laisser passer qu'une personne à la fois. Des précautions supplémentaires telles que des détecteurs d'objets métalliques ou des dispositifs de pesée automatique peuvent être incorporées à une barrière du système. Aux entrées principales, les barrières les plus efficaces sont les tourniquets avec barres de métal ou plaques de polycarbonate car ils permettent d'acheminer un grand nombre de personnes.

2.53 Un système automatique de contrôle d'accès peut être utilisé avec une porte normale, par exemple pour limiter l'accès à une pièce ou à une salle à l'intérieur d'un bâtiment, mais pareille utilisation peut présenter des risques de sûreté. Le degré de sûreté assurée dépend de celle de la porte elle-même. Il est plus facile de franchir illicitement une porte, en particulier en talonnant une autre personne, qu'une barrière conçue correctement. Les portes devraient donc être dotées de dispositifs de verrouillage solides et ajustables.

Sélection du système

2.54 Un système automatique de contrôle d'accès installé pour contrôler l'accès à une zone de sûreté à accès réglementé devrait répondre aux critères ci-après. Il devrait :

a) comprendre une alimentation électrique de secours ;

b) comprendre un verrou qui se déclenche automatiquement en cas de panne d'électricité ou de toute autre urgence, pour que la zone dont l'accès est contrôlé par le système demeure sécurisée ;

c) comporter un dispositif d'annulation mécanique du côté sécurisé de la barrière pour permettre d'en sortir en cas d'urgence quand le système a été verrouillé selon l'alinéa b) ;

d) comporter des serrures de sûreté à utiliser en dehors des heures de travail ;

e) être protégé contre les manipulations et les interventions non autorisées ; il faudrait par exemple protéger particulièrement le câblage ;

f) comporter un système d'alarme pour signaler une panne ou un usage indu du système ;

g) être conçu de manière à détecter les tentatives d'utilisation de laissez-passer perdus ou volés et à bloquer l'accès ;

h) être conçu de manière à bloquer l'accès d'une personne après un nombre de tentatives infructueuses d'entrée. Le nombre maximal de tentatives infructueuses ne devrait normalement pas dépasser trois.

Systèmes automatiques de contrôle d'accès « mains libres »

2.55 Dans le cas des systèmes automatiques de contrôle d'accès « mains libres » ou fonctionnant par radio, une carte en plastique ou un jeton répond au module d'interrogation de la porte en transmettant un signal codé unique.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Le signal est reçu par le module de la porte et vérifié par le système automatique de contrôle d'accès. Si le signal est accepté, la porte se déverrouille.

2.56 Ce type de système présente l'avantage de laisser les mains libres mais il a plusieurs inconvénients du point de vue de la sûreté. Le signal codé peut être enregistré et le jeton peut être copié, ou bien un signal parasite peut activer le système de déverrouillage. C'est pourquoi un tel système doit toujours être utilisé avec un numéro personnel d'identification dans les installations des zones de sûreté à accès réglementé.

2.57 Les systèmes « mains libres » peuvent être actionnés de près ou de loin. La carte ou le jeton fonctionnant de près doivent être placés à moins d'un mètre environ du module de la porte avant de pouvoir agir sur le système de contrôle d'accès. La carte du système fonctionnant de plus loin, avec une portée de plusieurs mètres, comporte une pile longue durée ; ces deux systèmes sont dits de carte active. Les utilisateurs devraient savoir qu'en raison de la capacité du système de transmettre indépendamment du système automatique de contrôle d'accès, un système « mains libres » présente un risque de sûreté en fonctionnant comme un microphone d'émission radio.

Systèmes biométriques de contrôle d'accès automatique

2.58 Les systèmes biométriques vérifient l'identité de l'utilisateur en comparant une caractéristique physiologique présentée au point d'entrée avec la même caractéristique stockée dans une base de données. Ces systèmes sont basés notamment sur les signatures ou les caractéristiques physiologiques suivantes : empreintes digitales, géométrie de la main, rétine de l'œil, veines de la main et reconnaissance de la voix.

2.59 Le principal avantage des systèmes biométriques est qu'ils vérifient l'identité de la personne qui demande l'accès alors que les autres systèmes ne vérifient que la carte (qui peut être perdue, volée ou contrefaite) et le numéro personnel d'identification (qui peut être divulgué par le titulaire ou obtenu illicitement). L'utilisation frauduleuse d'une caractéristique physiologique est pratiquement impossible sans la coopération active de l'utilisateur légitime.

2.60 Les systèmes biométriques sont généralement coûteux, leur utilisation demande plus de temps et ils peuvent porter atteinte à la vie privée. Ces systèmes doivent être réglés à un niveau élevé de sensibilité pour empêcher l'accès non autorisé. De plus, il peut être difficile d'utiliser un système biométrique sur des personnes ayant des déficiences physiologiques.

Administration d'un système automatique de contrôle d'accès

2.61 Un système automatique de contrôle d'accès permet de contrôler de manière économique et fiable l'accès à une zone de sûreté à accès réglementé, mais il doit être supervisé avec soin et il dépend de cadres et de personnel de soutien spécialisés pour maintenir la sûreté. Une fois un système installé, sa fiabilité doit être maintenue par un entretien régulier. L'accès à l'ordinateur et à son logiciel devrait être limité au personnel autorisé. Un chef de service devrait être nommé pour assurer le contrôle et la supervision générale du système. Ses responsabilités consistent à contrôler la délivrance des cartes et l'attribution des numéros personnels d'identification, à valider et à annuler les autorisations d'accès, à examiner les registres du système, à enquêter les cas d'alarme et de défaillance du système. Seuls le chef de service et son adjoint devraient avoir accès aux fonctions de programmation du système.

2.62 Toutes les défaillances devraient être signalées et réparées promptement, et toutes tentatives de contourner le système devraient faire l'objet d'une enquête approfondie.

2.63 Une formation devrait être donnée aux personnels d'exploitation et d'entretien avant l'activation officielle du système.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2.64 Toutes les cartes perdues, volées ou devenues inutiles devraient être déprogrammées et enlevées du système dès que possible. Il pourrait être approprié de prendre des dispositions particulières, telles que l'annulation ou la déprogrammation des cartes des détenteurs qui n'auront pas besoin d'accéder à des zones de sûreté à accès réglementé pendant une longue période de temps pour des raisons de congé, maladie ou affectation à un autre emplacement.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 16

INSTALLATIONS ET SERVICES D'INSPECTION/FILTRAGE DES PASSAGERS

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 La première étape dans la conception des installations d'inspection/filtrage (I/F) des passagers consiste à comprendre certains critères de base établis par les concepteurs de l'aérogare et à utiliser les mêmes critères pour mettre sur pied des systèmes de sûreté optimisés et durables. Les systèmes de sûreté comprennent les ressources humaines, les équipements et l'infrastructure ou l'agencement ; des dimensions et un agencement appropriés sont essentiels à l'efficacité globale du système. La facilitation, les facteurs humains et la durabilité devraient être pris en compte, tout comme les mesures techniques et les capacités de détection. En procédant à une planification détaillée et en tenant dûment compte des impératifs de la sûreté et de la facilitation, des facteurs humains et des besoins de l'exploitation, il serait possible d'optimiser l'I/F des passagers en termes d'efficacité, d'efficience et de services aux passagers. La question est de savoir si des mesures préventives de sûreté devraient toujours être appliquées aux activités de l'aéroport et des exploitants d'aéronefs, quelles que soient leurs incidences ou conséquences, ou s'il est possible d'établir un meilleur système de sûreté.

1.2 Les hypothèses relatives au fonctionnement des installations d'I/F de passagers devraient être vérifiées par rapport aux données de performance obtenues d'activités comparables ailleurs. Cela est particulièrement important dans le cas des hypothèses sur l'écoulement du trafic, les taux d'alarmes et la durée moyenne de traitement pour différentes procédures manuelles ou différents équipements.

1.3 Le document *Airport Development Reference Manual (ADRM)* de l'IATA contient des éléments d'orientation détaillés sur la planification des aérogares, et recommande certains paramètres de conception pour divers types d'activité, notamment les durées moyennes suivantes pour :

a) l'enregistrement, 150 secondes par passager ;

b) le contrôle des passeports au départ, 15 secondes par passager ;

c) l'I/F de sûreté, 12 secondes par passager.

1.4 Ces paramètres n'ont cependant qu'une valeur indicative et ne tiennent pas compte de la durée de l'attente dans les files avant chacune de ces activités. Des paramètres de conception plus précis devraient être fondés sur une analyse opérationnelle détaillée des flux et des caractéristiques de la circulation à l'aéroport, du niveau de service souhaité, des améliorations prévues des installations et de la prévision du trafic attendu pour les 10 à 15 prochaines années.

1.5 Le niveau de service est un paramètre utilisé dans le manuel ADRM pour calculer l'espace nécessaire aux passagers dans une aérogare. Le niveau de service A est la norme plus élevée et offre plus d'espace par passager qu'une norme E, qui est la norme la plus basse, correspondant à l'espace le plus restreint.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

1.6 La facilitation au départ peut être assimilée à un courant ou un débit de passagers et l'objectif de la planification est de l'améliorer le plus possible. Dans ce courant, il est procédé à diverses activités de sûreté et à des contrôles frontaliers et le débit d'une de ces activités dicte celui de la suivante. C'est pourquoi les planificateurs doivent avoir à l'esprit non seulement chacune de ces activités mais aussi leur incidence sur l'ensemble de la progression des passagers.

Contrôle des passeports au départ

1.7 Si le contrôle des passeports précède l'I/F, le débit des passagers au poste de contrôle des passeports déterminera probablement le flux des passagers à l'I/F. Les itinéraires ou le personnel non adéquats causeront de longues files d'attente, qui ne sont guère bénéfiques du point de vue de la qualité du service ni de celui de la sûreté, car les files d'attente peuvent constituer des cibles pour les agresseurs. Si le taux de traitement des passagers à l'I/F ne suit pas celui du contrôle des passeports, il se formera probablement une file d'attente entre les deux emplacements. Si aucune mesure n'est prise pour atténuer l'encombrement aux postes de contrôle de sûreté, la file d'attente pourra atteindre le poste de contrôle des passeports et y interrompre les activités. Les planificateurs et les directeurs d'aérogare devraient viser l'équilibre entre la capacité et le débit des passagers en temps réel.

1.8 Il convient de garder les files d'attente aux comptoirs de contrôle des passeports aussi courtes que possible, en prévoyant un nombre suffisant de comptoirs et d'effectif pour procéder au tri des passagers en attente et, si possible, en suivant des méthodes automatiques de congé rendues possibles par l'emploi de documents de voyage lisibles à la machine, de passeports électroniques ou de cartes d'identité spéciales. Cette analyse devrait de préférence être externalisée, pour des raisons d'équité et d'exactitude.

Position des points d'I/F des passagers

1.9 Il y a trois aménagements typiques pour l'inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabines, comme le montre la Figure A16-1 ; il s'agit des options suivantes :

a) I/F décentralisée ou effectuée aux portes d'embarquement, normalement avec des circuits d'I/F desservant chacun une ou deux portes d'embarquement ;

b) I/F semi-centralisée ou effectuée dans le hall de l'aérogare, à l'entrée d'une salle desservant plusieurs portes d'embarquement, et normalement située en aval des principales boutiques hors taxes ;

c) I/F centralisée à l'entrée des zones de sûreté à accès réglementé, avant ou après le poste de contrôle des passeports, et typiquement avant les principales boutiques hors taxes.

Installations d'inspection/filtrage nécessaires

1.10 Les méthodologies appliquées pour évaluer la capacité et le niveau de service peuvent être détaillées ou générales selon les éléments à évaluer. Une méthode mathématique faisant appel à des formules simples peut cependant donner une idée générale de la capacité des installations existantes et de celles qui sont nécessaires pour acheminer un nombre donné de passagers.

1.11 La formule de l'IATA utilise une période de référence de 10 minutes durant une heure de pointe, car le flux de passagers peut varier pendant l'heure de pointe en raison de l'irrégularité des arrivées de passagers à l'aéroport. Il convient de noter que d'autres périodes dans une heure de pointe, par exemple 15 ou 20 minutes, peuvent aussi être utilisées aux fins de cette analyse.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

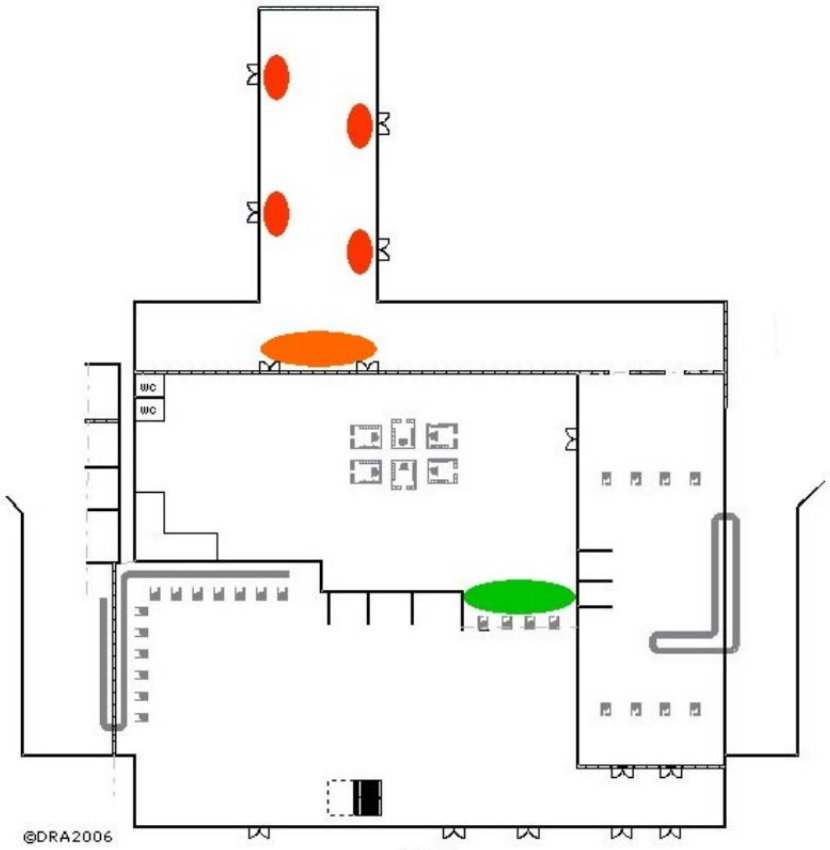


Figure A16-1. Positionnement des postes d'inspection/filtrage des passagers

1.12 Le premier élément à prendre en compte est le niveau de la demande de passagers, c'est-à-dire le nombre de passagers qui quittent la zone d'enregistrement pendant la période de référence. Le débit de passagers, qui figure dans la formule ci-dessous, est fonction du nombre de comptoirs d'enregistrement en service pendant la période de référence, de la durée moyenne en secondes de l'enregistrement et du pourcentage de passagers qui utilisent des billets électroniques, qui s'enregistrent hors de l'aéroport ou qui s'enregistrent eux-mêmes hors comptoirs. Le nombre de ces passagers a une incidence sur le débit de passagers et il convient de l'introduire dans la formule pour obtenir le niveau total de la demande de passagers.

Débit de passagers = 600 (10 minutes × 60 secondes) × nombre de comptoirs / durée moyenne de l'enregistrement (pour une période de 10 minutes)

1.13 Il convient, après ce calcul, de déterminer si le personnel local de l'aéroport peut être inspecté/filtré aux mêmes postes d'I/F que les passagers ou à des postes qui lui sont réservés. Dans le premier cas, le débit devrait être calculé pendant la même période de référence de 10 minutes et ajouté à la demande de passagers. En revanche, si le personnel local est inspecté/filtré à des postes de contrôle réservés, la même formule peut être utilisée pour les postes d'I/F du personnel. L'exemple ci-après illustre comment le calcul est effectué.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) si 45 sur 60 comptoirs d'enregistrement sont en service, la demande de passagers est égale à 600 × 45 (comptoirs d'enregistrement actifs) / 150 (durée moyenne de l'enregistrement) = 180 passagers ;

b) le débit maximal de passagers aux fins de la planification est égal à 600 × 60 / 150 = 240 passagers pour la période de référence de 10 minutes et 240 × 6 = 1 440 passagers par heure en une heure de pointe.

1.14 Si les niveaux de demande de passagers sont connus, il est possible de calculer le nombre de comptoirs de sûreté nécessaires pour répondre à la demande. Ce nombre est calculé en appliquant la formule suivante :

Nombre de postes de sûreté = débit de passagers × durée moyenne de traitement / 600
(pour une période de 10 minutes)

1.15 Par exemple, avec un débit opérationnel de 180 passagers, le nombre de postes d'I/F nécessaires pendant la période de référence est égal à 180 (débit de passagers) × 12 (durée de traitement en secondes) / 600 = 3,6, arrondi à quatre postes de sûreté.

1.16 Si le nombre de postes d'I/F actifs est connu, il est possible de calculer la durée d'attente en minutes et le nombre des passagers en files d'attente. On peut utiliser les formules ci-après pour calculer la durée d'attente et le nombre de passagers en files d'attente :

Durée de l'attente = débit de passagers × durée moyenne de traitement / (nombre de contrôles × 60)
(pour une période de 10 minutes)

Nombre de passagers en files d'attente = durée maximale × débit de passagers / 10
(pour une période de 10 minutes)

1.17 Par exemple, aux fins de la sûreté, la durée maximale opérationnelle des files d'attente est de 180 × 12 / (4 × 60) = 9 minutes, et le nombre des passagers en files d'attente est de 9 × 180 / 10 = 162 passagers. La durée maximale en files d'attente est de 240 × 12 / (5 × 60) = 9,6 minutes, et le nombre maximal de passagers en files d'attente est égal à 9,6 × 240 / 10 = 230,4, arrondi à 231 passagers.

1.18 Enfin, si le nombre maximal de postes d'I/F nécessaires et le nombre maximal de passagers en files d'attente devant le poste sont connus, il est possible d'estimer la superficie maximale nécessaire pour procéder aux contrôles de sûreté dans les meilleures conditions. Cette superficie est fonction de la superficie moyenne requise par passager multipliée par le nombre de passagers en files d'attente. Les formules à appliquer pour une file d'attente unique et pour des files d'attente multiples sont les suivantes :

File d'attente unique = nombre maximal de passagers en files d'attente × aire avec niveau de service standard (divisée en cinq tailles possibles : A = 1,4 m^2 ; B = 1,2 m^2 ; C = 1 m^2 ; D = 0,8 m^2 ; E = 0,6 m^2)

Files d'attente multiples = nombre maximal de passagers en files d'attente × 0,9 m

Fluctuations des chiffres

1.19 Il convient de noter que de petites fluctuations des chiffres utilisés dans les hypothèses ont une incidence marquée sur les résultats finals. C'est pourquoi les planificateurs doivent comprendre les diverses caractéristiques de

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

l'exploitation de l'aéroport à l'étude. Les habitudes locales, régionales et nationales des passagers et des personnes qui les accompagnent ont une incidence sur la conception des diverses installations d'acheminement des passagers et des aires d'attente.

1.20 Il faut tenir compte d'autres éléments, comme suit :

a) Le nombre des passagers munis de billets électroniques, ou qui se sont enregistrés hors de l'aéroport ou en libre-service n'est pas nécessairement inclus dans les formules ci-dessus, parce que ces passagers ne se présentent pas aux comptoirs d'enregistrement. Il faudra donc ajuster en conséquence le débit maximal de passagers ;

b) les prévisions du trafic futur n'ont pas nécessairement une incidence sur le débit maximal de passagers si le nombre des comptoirs d'enregistrement n'est pas modifié. Une telle situation risque d'aggraver l'encombrement et d'augmenter la durée et le nombre de passagers en files d'attente parce que la demande de pointe sera atteinte plus souvent.

Souplesse dans l'utilisation des postes d'inspection/filtrage

1.21 Si un poste d'I/F est réservé au personnel, il faudrait l'implanter à proximité des postes d'I/F des passagers pour pouvoir l'utiliser aussi pour différentes catégories de passagers et pour accélérer le mouvement des passagers quand il y a peu de personnel à contrôler. Un poste de contrôle réservé au personnel pourrait aussi être utilisé par des passagers munis de billets des classes supérieures et des passagers :

a) qui ont besoin d'assistance, par exemple les personnes en fauteuil roulant ;

b) qui sont inscrits à un programme biométrique ;

c) qui sont enregistrés au dernier moment ;

d) qui sont des mineurs non accompagnés.

Agencement des postes d'inspection/filtrage de passagers

1.22 L'agencement général des postes d'I/F de passagers devrait être conçu comme celui du système d'I/F des bagages de soute, c'est-à-dire avec plusieurs niveaux d'équipement ayant des débits et des moyens de détection différents pour accroître la probabilité de détection, et pour accélérer l'acheminement en extrayant les bagages suspects du circuit normal des bagages inspectés. Pour l'acheminement des passagers, les postes d'I/F seront conçus sur la base du concept des niveaux multiples dont chacun comporte un équipement de détection de type différent, pour accélérer le plus possible le débit en retirant certains passagers du circuit normal d'acheminement. Le concept peut être résumé comme suit :

a) niveau 1, avec portiques de détection d'objets métalliques (WTMD), conçus pour détecter les articles dangereux de catégorie I figurant dans la liste d'articles interdits (voir Appendice 43) ;

b) niveau 2, avec détecteurs perfectionnés d'objets métalliques et de substances explosives, conçus pour détecter les articles dangereux des catégories II et III figurant dans la liste d'articles interdits (voir Appendice 43) ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) niveau 3, où s'effectuent des fouilles corporelles manuelles complètes.

Espace nécessaire pour les postes d'inspection/filtrage de passagers

1.23 L'espace requis pour chaque niveau de postes d'I/F de passagers dépend de la superficie nécessaire pour absorber le flux normal de passagers, les équipements et les aires de fouille manuelle, ainsi que les aires destinées à la fouille manuelle des bagages de cabine. L'Appendice 20 contient d'autres indications sur les équipements communs de sûreté de l'aviation.

1.24 La conception d'un système de postes d'I/F de passagers doit tenir compte de certains aspects essentiels, comme suit :

a) agencement de l'aérogare — de nombreuses solutions viables sont possibles, telles qu'une zone d'enregistrement centralisée ou plusieurs zones, mais seulement quelques-unes peuvent être adaptées aux aérogares ;

b) débit maximal de passagers actuel et futur de chaque zone d'enregistrement, car cela déterminera le nombre de postes d'I/F nécessaires pour absorber les flux de passagers avec un niveau de service suffisant ;

c) emplacement des postes de contrôle des passeports, le cas échéant, avant ou après les contrôles de sûreté, car cela peut avoir une incidence sur la sûreté du débit des passagers ;

d) avantages et inconvénients de postes d'I/F centralisés, semi-centralisés et décentralisés, en termes d'espace et des contraintes opérationnelles à chaque aéroport, considérant que des solutions combinées sont également possibles, par exemple I/F centralisée pour tous les passagers plus un poste décentralisé pour les vols faisant l'objet d'une menace accrue ;

e) type de passagers, par exemple diplomates, gens d'affaires, groupes, passagers déjà enregistrés, détenteurs de billets électroniques ou passagers ayant besoin d'assistance, car des renseignements généraux sur les passagers connus permettent de mieux analyser la menace pour chaque catégorie ;

f) membres du personnel de l'aéroport qui doivent être inspectés/filtrés lorsqu'ils pénètrent dans la zone stérile, soit en même temps que les passagers soit séparément, car certaines ressources affectées aux postes d'I/F du personnel pourraient aussi être utilisées pour inspecter/filtrer certaines catégories de passagers pendant les heures de pointe ;

g) politiques relatives à l'I/F en aviation, par exemple concernant les technologies de pointe, les politiques de sûreté à long terme et les solutions efficaces par rapport aux coûts, car certaines options pourraient nécessiter plus d'espace en cas de mises à niveau fréquentes des équipements ;

h) ressources disponibles pour les niveaux d'effectifs, les coûts périodiques et les investissements, pour aider à décider si des solutions fondées sur des équipements sont plus appropriées que des solutions fondées sur des humains.

1.25 Comme il existe toujours des problèmes d'espace dans les aérogares, il convient d'analyser avec soin l'utilité de tous les bureaux, boutiques et autres installations situés dans l'aire d'I/F des passagers ou aux alentours. Ainsi, il n'est peut-être pas nécessaire que le principal bureau de sûreté de l'aviation soit situé près des postes d'I/F des passagers ou même dans l'aérogare. En outre, si ce bureau accueille d'autres parties et d'autres employés tout au long

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

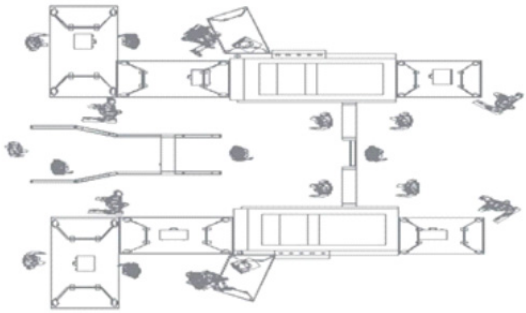
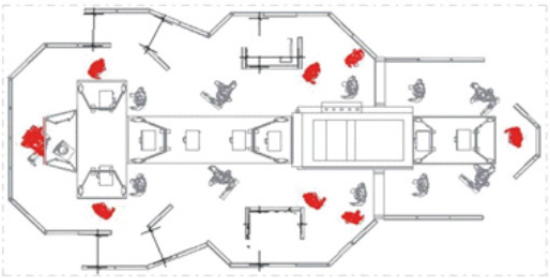
de la journée, cela peut créer d'autres files d'attente à l'intérieur de la zone de contrôles de sûreté et distraire le personnel de sûreté. Plus la zone d'I/F des passagers est réservée uniquement à l'I/F, plus les activités de sûreté seront efficaces.

1.26 En implantant du matériel de sûreté à l'intérieur de chaque poste d'I/F de passagers, il faudra veiller à l'acheminement sans obstacle des passagers et éviter des circuits compliqués qui pourraient influer négativement sur la durée moyenne de traitement des passagers. Les exemples du Tableau A16-1 sont présentés uniquement à titre indicatif.

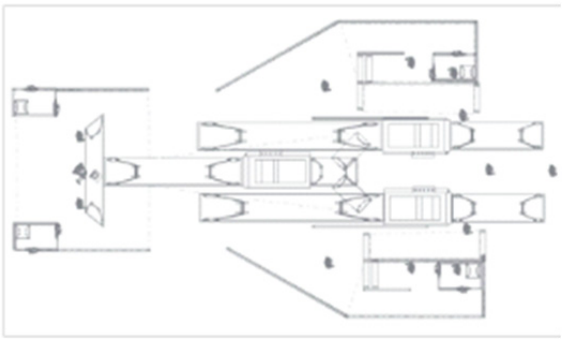
Considérations budgétaires

1.27 Lors de l'évaluation de la solution d'I/F qui sera la plus appropriée pour un emplacement et une utilisation particulière à un aéroport, il convient de tenir compte de ses coûts pendant toute sa durée de vie. Cela devrait inclure les coûts d'investissement initial des installations et de l'équipement, les coûts d'exploitation périodiques, comme le personnel et les services publics, et les coûts d'entretien de l'équipement pendant sa durée de vie.

Table A16-1. Positionnement d'équipements de sûreté aux postes d'inspection/filtrage des passagers

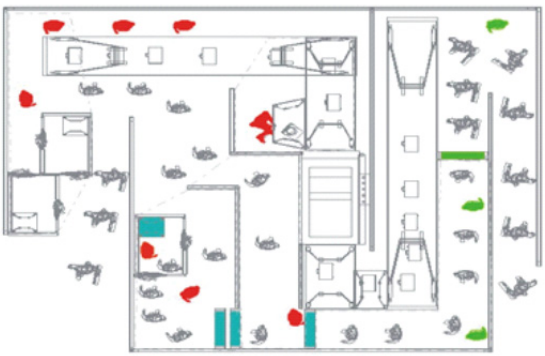
	Poste double d'I/F des passagers de niveau 2, avec contrôle commun de niveau 2 à l'entrée des bâtiments d'aérogare ou des zones de sûreté à accès réglementé. Il s'agit surtout de détecter les articles potentiellement dangereux dans les bagages de cabine, et l'étalonnage des WTMD devrait viser à détecter de petites quantités de métal. L'objectif prioritaire est d'assurer un débit élevé de façon à réduire le plus possible les files d'attente. Les appareils de radioscopie devraient être équipés de tunnels assez vastes pour accueillir des bagages de cabine de toutes tailles.
	Poste d'I/F des passagers de niveau 2 comportant un appareil de radioscopie, deux WTMD, et une aire de fouille manuelle. Cette configuration peut être utilisée pour le personnel et/ou les passagers enregistrés ou munis de billets de classes supérieures, avec risque minimal de déclencher l'alarme lorsqu'ils traversent le WTMD ou durant l'I/F des bagages de cabine.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs



Poste double d'I/F des passagers de niveau 3 avec appareil de radioscopie de niveau 2 et WTMD perfectionné, et de niveau 3 par fouille manuelle.

Pour les bagages de cabine déjà soumis à l'I/F automatique de niveau 1, l'I/F de niveau 2 s'applique, et il y a aussi le niveau 2 plus perfectionné et les fouilles manuelles.



Poste d'I/F des passagers de niveau 3, avec un WTMD en mode de fonctionnement autonome, où les passagers verront s'ils vont déclencher l'alarme avant de traverser le niveau 1.

I/F de niveau 2 avec détecteurs plus perfectionnés et de niveau 3 avec fouilles manuelles.

Poste double d'I/F des passagers de niveau 3 avec I/F combinée de niveau 2 et de niveau 3.

Même principe que pour le poste d'I/F des passagers de niveau 3, mais les niveaux 2 et 3 sont combinés.

2. ÉQUIPEMENT DE SÛRETÉ

Quand il faut choisir la technologie et l'équipement à utiliser pour une application de sûreté particulière, il convient d'évaluer les avantages et les limitations de l'équipement d'I/F et les facteurs humains connexes. Ceux-ci concernent

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

aussi bien le personnel de sûreté qui utilise l'équipement, que les passagers à inspecter/filtrer. L'Appendice 20 contient des éléments d'orientation sur ces aspects, ainsi que des renseignements à jour destinés aux concepteurs et aux directeurs de la sûreté de l'aviation.

3. INSPECTION/FILTRAGE DES BAGAGES DE SOUTE

3.1 La conception et les niveaux de trafic de chacun des aéroports étant différents, le système d'I/F des bagages de soute devrait être adapté aux conditions locales particulières. L'incidence des coûts, de la capacité et des conditions d'exploitation locales devrait être pesée par la direction de chaque aéroport lorsqu'elle cherche des solutions appropriées à l'emplacement des opérations d'I/F de bagages ainsi qu'aux méthodes et technologies à utiliser.

3.2 Les principes ci-après devraient être appliqués pour décider du système qui sera le plus performant :

a) le système devrait permettre l'I/F des bagages au départ et en correspondance ;

b) atténuer le plus possible la possibilité que le système n'empiète sur la capacité de l'aéroport et de l'aérogare, et qu'il ne porte atteinte au degré de sûreté ni à la qualité du service à la clientèle ;

c) limiter le plus possible les dépenses concernant les bâtiments, le matériel et le personnel, sans que cela ne porte atteinte au degré de sûreté ni à la qualité du service à la clientèle ;

d) atténuer le plus possible les inconvénients pour l'aéroport et pour les voyageurs, pendant la construction et l'installation d'un système et pendant son utilisation quotidienne.

3.3 Les emplacements à envisager pour l'I/F des bagages de soute peuvent être les suivants :

a) zones d'enregistrement hors aéroport, telles que les hôtels, le centre-ville, etc. ;

b) les bâtiments stériles d'aérogare ;

c) les zones de sûreté stériles avant l'enregistrement ;

d) les zones devant les comptoirs d'enregistrement ;

e) les comptoirs d'enregistrement ou derrière eux ;

f) les zones en aval du système de manutention des bagages.

Inspection/filtrage hors aéroport

3.4 L'I/F de tous les bagages de soute ou d'une partie peut être effectuée à des emplacements hors aéroport, tels que les bureaux d'enregistrement de l'exploitant d'aéronefs au centre-ville.

3.5 Tous les bagages, une fois inspectés/filtrés, devraient être placés sous un contrôle de sûreté strict durant leur entreposage ou leur transport vers l'aéroport.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

3.6 Le niveau d'I/F serait identique à celui de l'I/F à l'aéroport et des installations d'enregistrement spéciales seront utilisées.

3.7 L'I/F hors aéroport présente les avantages suivants :

a) certains passagers arrivant par train ou séjournant dans des hôtels locaux bénéficient d'un meilleur niveau de service si l'I/F est effectuée à la gare ou à un hôtel ;

b) l'I/F peut être appliquée à certains vols à risque élevé ;

c) l'I/F libère la capacité des aérogares existantes en diminuant le volume d'I/F menée à l'aéroport ;

d) l'I/F peut faciliter le transport intermodal.

3.8 Les inconvénients de l'I/F hors aéroport sont notamment les suivants :

a) les bagages doivent faire l'objet d'un contrôle de sûreté strict après l'I/F et durant leur entreposage et leur transport vers l'aéroport ;

b) risque de manutention non autorisée durant le transport vers l'aéroport ;

c) l'I/F à une gare de chemin de fer ou à un hôtel ne bénéficie qu'à une faible proportion de passagers ;

d) la méthode n'est pas appropriée pour les bagages en correspondance ;

e) manque à gagner pour les concessionnaires à l'aéroport.

Inspection/filtrage à des emplacements éloignés des aérogares existantes

3.9 Les bagages de soute peuvent être inspectés/filtrés en totalité ou en partie à des emplacements situés loin des aérogares existantes.

3.10 Les avantages sont notamment les suivants :

a) l'I/F effectuée dans un bâtiment séparé libère la capacité des aérogares existantes ;

b) la construction d'une nouvelle zone d'I/F impose peu de dérangement ou d'interruption aux aérogares existantes.

3.11 Les inconvénients sont notamment les suivants :

a) si toutes les I/F se font dans un autre bâtiment, un espace supplémentaire plus vaste est nécessaire pour l'implantation d'une nouvelle zone d'enregistrement, et d'autres activités pourraient devoir être déplacées ;

b) coût élevé des bâtiments, des équipements, des opérations, du transport sécurisé des bagages déjà inspectés/ filtrés ;

c) les passagers doivent être transférés d'un bâtiment à l'autre de l'aéroport.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Inspection/filtrage dans des bâtiments stériles d'aérogare

3.12 Dans le concept d'une aérogare stérile, un bâtiment entier d'une aérogare de passagers est déclaré zone stérile et tous les passagers, le personnel, les visiteurs, les bagages et les marchandises qui y pénètrent devraient être inspectés/filtrés selon les mêmes normes que celles d'une I/F de passagers avant l'embarquement.

3.13 Une zone stérile devrait être créée aux limites du bâtiment d'aérogare de passagers, ce qui risque de créer de longues files d'attente aux approches de l'aérogare, y compris sur les routes d'accès public.

3.14 Les avantages sont notamment les suivants :

a) l'I/F centralisée permet une utilisation optimale des ressources humaines et de l'équipement ;

b) les activités ou le matériel d'enregistrement déjà en place ne sont pas perturbés ;

c) les passagers sont témoins de la rigueur des mesures de sûreté ;

d) il est généralement plus facile d'incorporer de nouvelles technologies au fur et à mesure de leur disponibilité, puisque l'équipement n'est pas lié au système d'acheminement des bagages.

3.15 Les inconvénients sont notamment les suivants :

a) toutes les personnes entrant dans l'aérogare, c'est-à-dire les passagers, le personnel, les équipages et les accompagnateurs, doivent être inspectées/filtrées ;

b) tous les articles entrant dans l'aérogare doivent être inspectés/filtrés, même si la plupart ne sont pas des bagages de soute ou ne menacent pas les aéronefs ;

c) la stérilité est difficile à assurer, à moins de soumettre toutes les marchandises et toutes les expéditions à des contrôles de sûreté ;

d) la méthode peut seulement être utilisée pour les bagages au départ et non pour ceux qui sont en correspondance ;

e) de vastes aires d'I/F sont nécessaires à chaque entrée de l'aérogare et devraient sans doute être implantées dans des zones existantes de débarquement de passagers, qu'il faudrait alors déplacer ;

f) risques de perturbations et de pertes de capacité pendant la construction ;

g) pour maintenir les normes de service à l'aérogare, il faudra peut-être prévoir d'autres postes d'I/F, ce qui augmentera les coûts d'investissement et de fonctionnement ;

h) possibilité que les passagers doivent se mettre en file trois fois, à l'entrée de l'aérogare, à l'enregistrement et aux postes des services d'inspection gouvernementaux ;

i) les passagers devront arriver plus tôt à l'aéroport ou passer moins de temps dans les établissements commerciaux ;

j) les portes de sortie doivent être contrôlées pour empêcher l'accès non autorisé ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

k) une fois inspecté/filtré, un bagage suspect ne pourra pas être déplacé, si bien qu'il faudra évacuer l'aérogare.

Inspection/filtrage dans une zone stérile avant l'enregistrement

3.16 Une zone stérile est créée soit à la limite de l'aire d'enregistrement, soit dans plusieurs petites zones à l'intérieur de l'aire d'enregistrement. Les passagers et les bagages de cabine devraient aussi faire l'objet d'I/F, et les bagages de soute devraient être enveloppés ou attachés immédiatement après l'I/F pour empêcher l'introduction ultérieure d'autres articles. Ou encore, les passagers et les bagages devraient être escortés jusqu'au comptoir d'enregistrement par le personnel de sûreté des exploitants d'aéronefs ou de l'aéroport.

3.17 Les avantages sont notamment les suivants :

a) l'I/F centralisée permet une utilisation optimale des ressources humaines et de l'équipement ;

b) l'I/F peut être appliquée à certains vols à risque élevé ;

c) d'autres procédures de sûreté, telles que le profilage, peuvent être appliquées aux passagers qui attendent en file devant les postes d'I/F ;

d) les passagers sont témoins de la rigueur des mesures de sûreté ;

e) les activités ou le matériel d'enregistrement ne sont pas perturbés ;

f) les bagages de soute des voyageurs n'ont plus à être inspectés/filtrés après l'enregistrement ;

g) aucune perturbation des systèmes existants d'acheminement de bagages ;

h) il est généralement plus facile d'incorporer de nouvelles technologies au fur et à mesure de leur disponibilité, puisque l'équipement n'est pas lié au système d'acheminement des bagages.

3.18 Les inconvénients sont notamment les suivants :

a) les passagers et les bagages de cabine doivent être inspectés/filtrés simultanément pour éviter le transfert de marchandises non inspectées dans les bagages de soute après l'I/F ;

b) la méthode ne peut s'appliquer qu'aux bagages au départ et non aux bagages en correspondance ;

c) les vastes zones d'I/F nécessaires à chaque entrée de l'aire d'enregistrement risquent de réduire la capacité de l'aérogare ;

d) perturbations et perte de capacité pendant la construction ;

e) pour maintenir les normes de service à l'aérogare, il faudra peut-être prévoir d'autres postes d'I/F, ce qui augmentera les coûts d'investissement et de fonctionnement ;

f) possibilité que les passagers doivent se mettre en file trois fois, à l'entrée de l'aérogare, à l'enregistrement et aux postes des services d'inspection gouvernementaux ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

g) s'il y a plusieurs aires actives d'enregistrement, les files d'attente des passagers doivent être contrôlées pour assurer un flux efficace des passagers vers les aires d'enregistrement désignées ;

h) les sorties doivent être contrôlées pour empêcher les accès non autorisés ;

i) une fois inspecté/filtré, un bagage suspect ne pourra plus être déplacé, si bien qu'il faudra évacuer l'aérogare.

Inspection/filtrage devant des comptoirs d'enregistrement

3.19 Si un poste d'I/F est situé directement devant un comptoir d'enregistrement d'un exploitant d'aéronefs, les bagages de soute et autres objets qui ne seraient pas acceptés comme bagages de cabine devraient être inspectés/ filtrés.

3.20 Si cette méthode est adoptée, et si des bagages inspectés/ filtrés sont remis aux passagers pour qu'ils les transportent eux-mêmes jusqu'au comptoir d'enregistrement, des mesures très strictes devraient être prises pour empêcher les passagers d'introduire des articles non inspectés dans leurs bagages inspectés/filtrés et pour assurer qu'aucun bagage non inspecté/filtré ne soit enregistré comme bagage de soute.

3.21 Les avantages sont notamment les suivants :

a) l'I/F peut être appliquée à certains vols à risque élevé ;

b) les passagers sont témoins de la rigueur des mesures de sûreté ;

c) aucun impact sur les personnes autres que les passagers ;

d) aucune file d'attente supplémentaire pour les passagers ;

e) les passagers et les bagages peuvent facilement être réunis si des fouilles manuelles sont nécessaires.

3.22 Les inconvénients sont notamment les suivants :

a) une surveillance est nécessaire pour éviter toute intervention indue dans les bagages inspectés/filtrés ;

b) le matériel et les activités d'I/F nécessitent de l'espace supplémentaire, notamment pour la fouille manuelle d'au moins 10 % des bagages de soute ;

c) perte de capacité prévue ou augmentation correspondante de l'espace nécessaire pour les activités avant l'enregistrement ;

d) l'encombrement des aires réservées à la fouille pose des risques d'erreur, tels que la fouille manuelle des mauvais bagages ;

e) la méthode ne peut s'appliquer qu'aux bagages au départ et non aux bagages en correspondance ;

f) une fois inspecté/filtré, un bagage suspect ne pourra plus être déplacé, si bien qu'il faudra évacuer l'aérogare.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Inspection/filtrage aux comptoirs d'enregistrement ou derrière eux

3.23 Si les bagages sont inspectés/filtrés pendant l'enregistrement ou immédiatement après, le matériel d'I/F peut être intégré à chaque comptoir d'enregistrement, au tapis roulant ou à une aire de sûreté située derrière les comptoirs d'enregistrement. Ces installations utilisent normalement des appareils de radioscopie, ce qui exige la fouille manuelle d'au moins 10 % des bagages ; la fouille peut être faite près du comptoir d'enregistrement ou dans une aire d'I/F spéciale située à proximité de la zone d'enregistrement.

3.24 Les systèmes homologués basés sur la tomographie informatisée (TI) sont conçus pour être intégrés aux comptoirs d'enregistrement. Ils ont les mêmes caractéristiques de détection que les plus grands systèmes de TI automatisés installés en ligne, mais leur débit n'est que de 60 à 80 bagages à l'heure, ce qui est suffisant pour ne pas retarder l'enregistrement des passagers.

3.25 Les avantages sont notamment les suivants :

a) seuls les bagages de soute sont inspectés/filtrés ;

b) les passagers sont témoins de la rigueur des mesures de sûreté ;

c) aucun impact sur les personnes autres que les passagers ;

d) aucune file d'attente supplémentaire des passagers n'est nécessaire ;

e) l'utilisation de systèmes conventionnels peut prolonger la durée de l'enregistrement des passagers mais cela n'entraîne pas nécessairement une perte de capacité.

3.26 Les inconvénients sont notamment les suivants :

a) coût d'investissement initial important puisque le matériel d'I/F doit être installé à chaque comptoir d'enregistrement ;

b) de nouveaux comptoirs d'enregistrement peuvent être requis si les comptoirs existants ne peuvent être reconvertis ;

c) le matériel de manutention des bagages aux comptoirs d'enregistrement doit être modifié ;

d) les procédures d'enregistrement pourraient devoir être modifiées pour traiter les bagages en premier afin qu'ils puissent être inspectés/filtrés pendant que d'autres passagers s'enregistrent ; cela peut exiger le remplacement des logiciels des systèmes d'enregistrement des agents et des exploitants d'aéronefs ;

e) réduction possible du nombre de comptoirs d'enregistrement ;

f) augmentation possible de la durée des formalités d'enregistrement ;

g) pression sur les opérateurs pour accélérer le plus possible l'I/F des bagages ;

h) la méthode ne peut s'appliquer qu'aux bagages au départ et non aux bagages en correspondance ;

i) espace supplémentaire requise pour la fouille manuelle à proximité des comptoirs ou derrière eux ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

j) une fois inspecté/filtré, un bagage suspect ne pourra plus être déplacé, si bien qu'il faudra évacuer l'aérogare.

Inspection/filtrage dans l'aire de tri des bagages

3.27 Si les bagages sont inspectés/filtrés directement sur les tapis roulants de l'aire de tri des bagages, la procédure se déroule sur plusieurs niveaux, où les appareils de radioscopie automatiques grande vitesse sont suivis d'appareils de détection automatique des explosifs pour une I/F secondaire, puis d'appareils plus sophistiqués de détection des explosifs et des détonateurs, normalement contrôlés par du personnel expérimenté, pour déterminer si une fouille manuelle est nécessaire. L'Appendice 19 contient des renseignements plus détaillés sur les spécifications techniques.

3.28 Les avantages sont notamment les suivants :

a) seuls les bagages de soute sont inspectés/filtrés ;

b) aucun impact sur les personnes autres que les voyageurs ;

c) tous les bagages de soute sont inspectés/filtrés avec la même rigueur ;

d) les coûts initiaux d'investissement sont gérables.

3.29 Les inconvénients sont notamment les suivants :

a) les matériels d'I/F existants ne peuvent être reconvertis ;

b) le matériel utilisé dans l'aire de tri et de préparation des bagages pourrait devoir être modifié ;

c) si un bagage de soute doit être ouvert en présence d'un passager, des procédures particulières sont nécessaires pour retrouver le passager dans une zone publique ou dans une zone stérile de l'aéroport, pour l'accompagner jusqu'à l'emplacement où son bagage sera fouillé manuellement, puis le raccompagner jusqu'à la salle d'embarquement ou la zone stérile.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 17

MESURES DE PRÉPARATION AUX URGENCES ET GESTION DE CRISES

1. GÉNÉRALITÉS

Les mesures de préparation aux urgences et la gestion de crises sont des éléments essentiels du système global de sûreté d'un aéroport, car les urgences peuvent avoir des conséquences graves sur l'image et la réputation de l'aéroport et de l'État où il est situé. Outre la formulation de programmes et de mesures destinés spécifiquement à se préparer aux urgences et à la gestion de crise, et pour lesquels des orientations sont données dans le Chapitre 17, il importe de mettre en place des installations et des infrastructures appropriées pour assurer le dénouement heureux d'une crise. Durant la phase de conception d'un aéroport, il conviendrait de consulter les spécialistes et les experts qui participeront à la résolution de crises aux aéroports, de manière que toutes leurs spécifications techniques et opérationnelles puissent être incorporées dans l'agencement de l'aéroport. L'autorité compétente devrait aussi être consultée pour assurer une coordination appropriée.

2. CENTRE DIRECTEUR DES OPÉRATIONS D'URGENCE (CDOU)

2.1 Un CDOU d'aéroport devrait constituer un point de ralliement pour toutes les personnes devant intervenir ensemble de manière harmonieuse et concertée en cas d'urgence. Tous les CDOU devraient être équipés d'un inventaire minimal de base, mais la complexité et la qualité de chaque élément devraient être en relation directe avec la taille de l'aéroport et l'ampleur de ses opérations. À de nombreux aéroports, les dépenses d'investissement d'un CDOU sont négligeables en raison de la faible probabilité d'une crise majeure, et l'on suppose que les installations et services existants suffiraient pour faire face à une crise sans grandes perturbations. Il faut reconnaître qu'aux petits aéroports, il n'est pas toujours possible de justifier la construction d'une installation conforme à toutes les recommandations ci-dessous. Il pourrait être avantageux de coïmplanter le CDOU avec un centre d'opérations de sûreté ou un centre de contrôle opérationnel d'aéroport. Certains aéroports ont un centre de contrôle d'aéroport intégré qui coordonne et contrôle toutes les opérations d'aérogare, d'aire de trafic et de pistes.

2.2 Nonobstant ce qui précède, durant le fonctionnement normal de l'aéroport, il n'est pas conseillé d'utiliser le CDOU à d'autres fins, par exemple comme salle de conférences, car le CDOU devrait être toujours disponible et prêt à agir. Si la mise en place d'un CDOU n'est envisagée qu'à la dernière étape de la conception d'un aéroport, il est difficile, voire impossible, de répondre à tous les besoins techniques et opérationnels requis par les personnes chargées de régler une situation de crise. Les compromis et les solutions improvisées peu onéreuses imaginées tardivement peuvent avoir des conséquences coûteuses et tragiques en cas de crise.

2.3 Un CDOU bien exploité et bien équipé est indispensable pour gérer la riposte aux urgences majeures de sûreté, telles qu'une capture illicite d'aéronef, une menace à la bombe visant un aéronef ou des installations aéronautiques et d'autres actes de sabotage ou de terrorisme à un aéroport.

2.4 Des moyens appropriés, même s'ils semblent disproportionnés, doivent être mis à la disposition des services qui participent directement au règlement des crises, car l'ampleur d'une urgence peut exiger la mobilisation de nombreux experts et de matériels spécialisés pendant de longues périodes.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2.5 Les éléments d'orientation ci-après visent à présenter une série complète de facteurs de planification d'un CDOU d'aéroport.

Emplacement, accès et stationnement

2.6 Dans la sélection de l'emplacement d'un CDOU, il convient de tenir compte des besoins opérationnels ci-après afin de :

a) protéger l'installation contre une attaque éventuelle ;

b) exclure le public et/ou les médias ;

c) faciliter l'accès aux services de soutien hors aéroport ;

d) faciliter l'accès aux services et au personnel de l'aéroport ;

e) fournir les moyens opérationnels énumérés dans la présente section.

2.7 L'installation devrait être située à une distance suffisante des aires opérationnelles de l'aéroport, de manière à ne pas gêner les opérations tout en permettant un accès relativement facile au personnel d'aéroport dont la présence pourrait être requise dans une capacité opérationnelle, consultative ou de soutien.

2.8 L'accès aux alentours de l'installation et à l'installation elle-même devrait être contrôlé pour assurer que seul le personnel autorisé requis pour répondre à une urgence majeure de sûreté soit autorisé à y accéder.

2.9 L'accès des véhicules à l'installation devrait être contrôlé pour que seuls les véhicules autorisés puissent y accéder, et un stationnement adéquat devrait être prévu. Un stationnement supplémentaire devrait être aménagé à proximité de l'installation, pour les véhicules d'intervention tels que les véhicules d'incendie, des services de restauration et de communications mobiles hors aéroport.

2.10 Le trajet vers l'installation et l'installation elle-même devraient être clairement marqués sur des panneaux comme aire à accès réglementée et/ou pour personnel et véhicules autorisés seulement, incluant des panneaux pour diriger le personnel et les véhicules afin de faciliter une entrée et une sortie rapides.

2.11 La salle de commandement devrait avoir une vue directe sur le côté piste de l'aéroport, les aires de trafic et le poste de stationnement isolé d'aéronef. Si une telle vue n'est pas possible, il est recommandé d'utiliser au maximum des équipements de CCTV pour permettre de voir sous tous les angles.

Conception

2.12 L'installation devrait être conçue de manière à pouvoir contenir tous les éléments qui seront nécessaires à la riposte à une crise majeure. Elle devrait faciliter la communication et permettre de diriger et de contrôler efficacement la riposte à la crise. Les aspects ci-après devraient être pris en considération dans la conception de l'installation :

a) *Vestibule.* Il devrait être assez grand pour permettre l'arrivée simultanée de plusieurs personnes, et être doté d'un poste extérieur de contrôle d'accès, pour assurer que seul le personnel et les visiteurs autorisés sont admis dans le bâtiment.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) *Poste de commandement.* Il s'agit du point névralgique de l'installation et il devrait abriter les éléments de gestion et de commandement, notamment la plupart des équipements de communication. Un nombre limité de personnes seraient autorisées à y avoir accès et des mesures seront prises pour contrôler l'accès durant les heures normales de travail et pendant une crise. Le poste de commandement est le point central où le commandant de l'intervention pourra recevoir tous les renseignements nécessaires pour formuler des plans, prendre des décisions et transmettre rapidement et efficacement des instructions aux intervenants sur le terrain. Ce poste devrait être aussi tranquille que possible, avec planchers, murs et plafonds revêtus de matériaux absorbant le bruit, avec un système d'éclairage et de ventilation à réglage indépendant pour créer une atmosphère calme et sereine propice à la résolution de problèmes et à la prise de décisions. Le poste de commandement devrait comprendre des pupitres individuels ou des bureaux à cloisons pour les différents organismes participants. Pour réduire le plus possible le niveau sonore, les équipements de surveillance et de communication seront dotés d'écouteurs, avec l'option de hauts parleurs si nécessaire. Le commandant de l'intervention et ses assistants immédiats devraient être installés dans une pièce séparée dans le centre de commandement, afin de pouvoir travailler dans le calme pour évaluer la situation, faire des appels téléphoniques et peser les options tactiques de la riposte. Une baie vitrée lui permettra de suivre les activités du poste de commandement sans être distrait par le bruit.

c) *Salle de l'équipe de négociation.* Une pièce séparée mais immédiatement adjacente au poste de commandement, avec accès entre les deux, devrait être aménagée à l'usage de l'équipe qui sera chargée des négociations. Elle sera dotée d'éléments de base tels que des sièges confortables, des matériels de communications externes et internes, des appareils d'enregistrement et de reproduction vidéo et audio, des moniteurs de CCTV. La pièce devrait pouvoir accueillir un minimum de quatre personnes qui constitueraient l'équipe de négociations : le négociateur, son adjoint/souffleur, un psychiatre et le chef d'équipe.

d) *Salle de briefing.* Une pièce distincte est requise pour les rapports réguliers de situation à l'intention des nouveaux arrivants, des services d'appui logistique et des organismes spécialisés appelés à l'aide, tels que des artificiers ou des groupes d'intervention armée et des agents du renseignement. Si possible, la pièce pourra être séparée en deux à l'aide de paravents ou de cloisons coulissantes, pour permettre la tenue de deux briefings simultanés. Le briefing des médias devrait se faire à un emplacement éloigné du CDOU.

e) *Salle des communications.* Cette salle devrait abriter le personnel et l'équipement qui, même s'ils ne sont pas directement liés au processus décisionnel du poste de commandement, apportent des services de soutien aux commandants. C'est ici que devraient loger les appareils de communication bruyants tels que les fax et les télex, les téléimprimeurs et le standard téléphonique du CDOU.

f) *Coin cuisine et salles d'eau.* La riposte à une urgence de sûreté majeure peut durer plusieurs jours et, de ce fait, des toilettes et des salles d'eau devraient être prévues pour tout le personnel, hommes et femmes. Il faudrait aussi aménager un coin cuisine pour la préparation de repas légers et de rafraîchissements, avec un nombre suffisant de tables et de sièges.

2.13 L'installation devrait être dotée d'un plancher surélevé, dans la mesure du possible, pour permettre l'installation de canalisations et de liaisons pour les matériels de communication et informatiques. Un tel plancher facilite aussi l'addition ou la mise à niveau des équipements requis avec un minimum de perturbation. Il faudrait aussi envisager l'addition de conduits dans les murs, pour permettre de raccorder aux appareils du CDOU les câbles d'équipements mobiles de communication ou d'équipements secondaires de secours.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2.14 Pour assurer le fonctionnement efficace du CDOU, il faut le doter d'une alimentation électrique ininterrompue. Cela peut se faire avec une alimentation électrique ininterrompue installée au centre même, au moyen d'un circuit reliant le centre à une source continue d'électricité et/ou en installant de génératrices de secours.

2.15 Les superficies et les moyens opérationnels requis par les organismes appelés à travailler dans le CDOU devraient être établis. Dans le cas des équipes tactiques ou d'intervention armée, par exemple, les moyens requis peuvent être importants.

Équipements de communication

2.16 Les équipements de communication ci-après devraient être disponibles :

a) un équipement de radiocommunications fixe et portatif fonctionnant sur toutes les fréquences utilisées à l'aéroport par le personnel de soutien opérationnel ;

b) un équipement de radiocommunications fixe et portatif fonctionnant sur toutes les fréquences utilisées par la police, les militaires et les unités de sûreté d'aéroport, à l'aéroport et dans les environs immédiats ;

c) un équipement de radiocommunications fixe et portatif fonctionnant sur toutes les fréquences utilisées par l'ATS à l'aéroport ou dans sa zone de contrôle. Avant d'entamer toute communication avec un aéronef en vol, Il convient d'agir avec circonspection et de veiller à consulter le personnel du contrôle de la circulation aérienne ;

d) un équipement fixe de communications terrestres ou radio protégées, destiné à l'usage de l'équipe de négociation d'otages pour communiquer avec l'aéronef visé ;

e) un accès au système téléphonique interne ;

f) un accès au réseau téléphonique national externe et au réseau téléphonique international. Un standard téléphonique et plusieurs lignes seraient disponibles, mais tous les numéros ne seraient pas publiés pour éviter que les appels partant du CDOU ne soient bloqués par une multitude d'appels simultanés qui lui seraient adressés. La composition directe de numéros internationaux ou l'accès immédiat à un opérateur du service international est d'une importance vitale pour la communication avec d'autres États ;

g) un équipement d'enregistrement et de lecture capable d'enregistrer toutes les communications vocales en provenance et à destination du CDOU, tant par radio que par téléphone. La communication bilatérale avec un aéronef menacé est d'une importance primordiale ;

h) une ligne téléphonique directe, ou des lignes spéciales, devraient être utilisées pour relier le CDOU à plusieurs organismes essentiels à l'aéroport aussi bien qu'à l'extérieur de l'aéroport, si les communications téléphoniques ne sont pas fiables. Chaque aéroport et chaque État ont leurs propres besoins, selon leur plan de riposte. Il faudrait par exemple une ligne directe avec le comité et/ou centre de crise de l'administration nationale ainsi qu'avec d'autres organismes clés hors aéroport (incendie, ambulances, hôpitaux, police et/ou armée) et avec tous autres services jugés nécessaires par le comité de sûreté d'aéroport. De même, des lignes de communication directes sont nécessaires avec les organismes clés de l'aéroport (compagnies d'avitaillement, entretien des aéronefs, manutention au sol, restauration en vol, services médicaux et sanitaires) et tous autres organismes jugés nécessaires par le comité de sûreté d'aéroport ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

i) un télécopieur ;

j) des télex commerciaux et des appareils du réseau du service fixe de télécommunications aéronautiques et de la Société internationale de télécommunications aéronautiques (SITA), à l'usage du personnel des communications aéronautiques et des représentants des exploitants d'aéronefs ;

k) un équipement de secours permettant des communications par des lignes terrestres sécurisées, ou un équipement de radiocommunications situé jusqu'à 2 km du CDOU ;

l) un réseau d'ordinateurs connectés en permanence à l'Internet.

Équipements divers

Poste de commandement et salle des communications

2.17 Les équipements et éléments ci-après sont recommandés pour le poste de commandement et la salle des communications :

a) cartes et plans représentant l'État concerné, avec indication de l'emplacement de l'aéroport et de ses environs, ainsi qu'un plan détaillé de l'aéroport. Le plan de l'aéroport devrait être un plan quadrillé contenant tous les points essentiels. Les plans de tous les bâtiments de l'aéroport et les plans de toutes les installations aéroportuaires devraient également être disponibles, s'ils ne sont pas conservés dans le CDOU ;

b) pupitres avec surfaces de travail adéquates permettant d'utiliser tout le matériel essentiel ;

c) sièges confortables pour le personnel, de préférence ajustables et sur roulettes ;

d) coffre ou table pour cartes, avec tiroirs, pour l'examen et l'entreposage des cartes et des plans ;

e) systèmes d'éclairage, de chauffage et de climatisation à commandes indépendantes ;

f) exemplaires de tous les programmes de sûreté appropriés ;

g) annuaires téléphoniques de l'aéroport et des services gouvernementaux ;

h) registre ou annuaire des traducteurs, avec indication des langues de travail et des numéros de téléphone, ainsi que le tableau de service et les procédures d'appel ;

i) moniteur d'affichage des renseignements sur les vols ;

j) récepteurs des émissions de stations de télévision et de radio commerciales ;

k) tableaux de visualisation de la situation ;

l) horloges donnant l'heure locale et l'heure universelle coordonnée (UTC) ;

m) cartes des réseaux de fréquences radio et d'indicatifs d'appel pour les opérateurs de radios ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

n) fournitures de bureau en quantités suffisantes ;

o) stores aux fenêtres pour ajuster l'éclairage naturel et, au besoin, pour bloquer la vue de l'extérieur ;

p) trousse de premiers soins ;

q) jumelles et torches électriques ;

r) tableau blanc, marqueurs et pointeur ;

s) cendriers et corbeilles à papier ;

t) distributeur d'eau fraîche.

Salle de l'équipe de négociation

2.18 Les équipements et articles ci-après sont recommandés pour la salle de l'équipe de négociation :

a) pupitre contenant tout le matériel de communication nécessaire, dont une liaison intercom avec le commandant des opérations, pour permettre le déroulement du processus de négociation ;

b) appareils indépendants d'enregistrement et de lecture ;

c) sièges confortables pour le personnel, de préférence ajustables et sur roulettes ;

d) systèmes d'éclairage, de chauffage et de climatisation à commandes indépendantes ;

e) horloges donnant l'heure locale et l'heure UTC ;

f) moniteurs de télévision en circuit fermé si la pièce n'a pas une vue directe sur le poste de stationnement isolé d'aéronef.

Salle de briefing

2.19 Les équipements et articles ci-après sont recommandés pour la salle de briefing :

a) table de conférence avec un nombre suffisant de chaises ;

b) magnétophone ;

c) horloges donnant l'heure locale et l'heure UTC ;

d) liaison par intercom avec le poste de commandement ;

e) téléphones ;

f) tableau blanc, marqueurs et pointeur ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

g) projecteur, écran et une réserve d'acétates vierges ;

h) maquette pliante de l'aéroport ;

i) tableau noir portatif avec trépied et de la craie ;

j) plans de l'aéroport à grande échelle et plans des bâtiments de l'aéroport et des systèmes des services publics ;

k) fournitures de bureau en quantités suffisantes ;

l) trousse de premiers soins ;

m) cendriers et corbeilles à papier ;

n) mégaphone.

Coin cuisine

2.20 Les équipements et articles ci-après sont recommandés pour cette pièce :

a) eau courante et système d'évacuation des eaux usées ;

b) moyens pour faire chauffer l'eau et cuisiner ;

c) réfrigérateur et garde-manger ;

d) vaisselle, couverts et produits de nettoyage.

Centre de contrôle des opérations de sûreté

2.21 Le centre de contrôle des opérations de sûreté devrait être utilisé tous les jours pour coordonner les opérations courantes de sûreté d'un aéroport, notamment les ripostes aux incidents, la gestion de vols particuliers, tels que les vols faisant l'objet d'une menace accrue, aéronefs protocolaires, etc., et pour assurer la coordination avec les organismes locaux chargés d'appliquer quotidiennement les mesures de sûreté. Il convient de tenir compte à titre prioritaire des besoins généraux concernant la conception, l'espace et l'équipement de ce centre, car ils influent directement sur l'efficacité des opérations courantes de sûreté.

2.22 Il faudrait construire un bâtiment où seront implantés le CDOU et le centre de contrôle des opérations de sûreté. La coïmplantation des deux centres dans un même bâtiment permet de tirer tout le parti possible de l'investissement consenti, des points de vue financiers et opérationnels. Par contre, ces installations devraient être situées à l'intérieur du périmètre sécurisé de l'aéroport. Le bâtiment devrait être construit à distance de l'aérogare elle-même pour que le CDOU puisse continuer de fonctionner si une crise se produit à l'aérogare. Il devrait toutefois être possible d'accéder aisément et rapidement à ces deux centres depuis l'aérogare.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Autres installations utilisées pendant la gestion d'une crise

2.23 Des fonctions supplémentaires sont essentielles à une gestion appropriée des crises. Durant la conception d'un aéroport, il faudra accorder une attention particulière à la gestion des familles présentes à l'aéroport, à la presse et aux médias, ainsi qu'aux appels téléphoniques provenant de l'extérieur.

Salle de presse et des médias

2.24 Dans le cas d'un incident grave de sûreté, les médias exerceront une pression considérable. Il convient de les traiter équitablement mais fermement pour éviter qu'ils ne publient des informations qui risquent de nuire aux mesures planifiées ou prises par les forces de sûreté. Les informations sur l'incident devront être contrôlées en tout temps, pour éviter que les communications radio de la police et des aéronefs ne soient interceptées et rediffusées par les médias comme nouvelles sur les réseaux publics. Il faudrait aussi empêcher les équipes de tournage de s'infiltrer dans la zone de l'incident pour y filmer les opérations en cours, car cela pourrait exacerber une situation déjà tendue parmi les agresseurs, tandis que la révélation prématurée d'informations sur les opérations peut compromettre les plans tactiques de la riposte.

2.25 La salle de presse et des médias ne devrait pas être située à proximité du CDOU. Un emplacement à l'intérieur de l'aérogare sera plus approprié et il sera plus facile d'y accéder.

Poste de stationnement isolé d'aéronef

2.26 Les postes de stationnement isolé devraient être situés le plus loin possible des autres postes de stationnement d'aéronefs, des bâtiments ou des zones publiques et de la clôture de l'aéroport. Les postes de stationnement isolé peuvent aussi être utilisés en cas de détournement d'un aéronef ou d'une menace à la bombe, mais si des voies de circulation ou des pistes traversent cette zone, elles devraient être fermées à l'exploitation normale si un aéronef suspect s'y trouve. Il est conseillé de consulter les forces de l'ordre qui seraient appelées à riposter à un incident sur les emplacements les plus appropriés pour l'implantation de ces postes.

2.27 Un poste de stationnement isolé pourra aussi servir d'aire de stationnement de sûreté où un aéronef menacé d'intervention illicite pourra stationner aussi longtemps qu'il le faut, ou qu'il y soit placé pour embarquer ou débarquer des passagers. Il pourrait être nécessaire de décharger d'un tel aéronef du fret, de la poste et des provisions de bord pour les examiner en cas de menace à la bombe. Il faudrait s'assurer que l'emplacement ne soit pas situé au-dessus d'installations souterraines telles que des réservoirs de carburant, des conduites d'eau ou des câbles d'électricité ou de communication. Ces aires de stationnement devraient idéalement être situées de manière à écarter la possibilité que des personnes non autorisées y aient accès pour y lancer une attaque contre un aéronef. Il faudrait envisager en outre la direction des vents dominants et les trajectoires d'atterrissage et de décollage à l'aéroport, pour réduire au minimum les perturbations du fonctionnement de l'aéroport et des localités avoisinantes en cas d'incendie d'aéronefs ou de déversement de substances dangereuses à partir de l'aéronef. Enfin, il devrait être possible de surveiller le poste de stationnement isolé depuis l'aérogare et le CDOU.

2.28 Il convient aussi de tenir compte de la norme 3.14.1 et de la pratique recommandée 3.14.2 du Volume I de l'Annexe 14 — *Aérodromes*, qui traitent des postes de stationnement isolé d'aéronefs.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 18

SYSTÈMES DE DÉTECTION D'INTRUSION ET DE TÉLÉVISION EN CIRCUIT FERMÉ

1. SYSTÈMES DE DÉTECTION D'INTRUSION

Généralités

1.1 Un système de détection d'intrusion (SDI) est conçu pour détecter l'entrée ou les tentatives d'entrée d'un intrus dans une zone protégée, pour indiquer l'emplacement de l'intrusion et pour déclencher une alarme destinée à alerter une force d'intervention.

1.2 Les SDI sont classés selon le degré de sûreté qu'ils offrent. Les catégories vont de la classe 1 à la classe 4, comme suit :

a) classe 1 — système d'alarme à utiliser dans les locaux à faible risque et dont les intrus potentiels connaissent mal les systèmes d'alarme et ne disposent que d'un jeu limité d'outils. Il est peu probable que ces systèmes soient liés à une unité d'intervention, et ils dépendent plutôt de la réaction du public à un signal sonore ou à des lumières stroboscopiques ;

b) classe 2 — système d'alarme normalement utilisé dans des locaux peu exposés au risque d'une attaque complexe. Les intrus potentiels ont probablement une connaissance limitée des systèmes d'alarme et disposeraient seulement d'outils et d'instruments portables simples ;

c) classe 3 — système d'alarme utilisé dans des locaux abritant des objets de grande valeur. Un tel système sera doté de moyens de protection physique efficaces. Il devrait offrir une protection contre des intrus qui connaissent bien les SDI et ont en leur possession un jeu complet d'outils et d'appareils électroniques portables ;

d) classe 4 — système d'alarme conçu pour être utilisé dans des situations où la sûreté est prioritaire par rapport à toutes les autres considérations. Il vise à offrir une protection contre des intrus qui planifieraient probablement avec soin leur intrusion et qui disposeraient d'un jeu complet de matériel capable de neutraliser des éléments essentiels du système. Un système de classe 4 devra être renforcé par des mesures physiques complètes et des procédures de sûreté de grande ampleur.

1.3 Les SDI assurent une couverture permanente de la zone protégée et, lorsqu'ils sont déployés en conjonction avec un système de CCTV, ils peuvent assurer une protection des zones auxquelles les patrouilles ne peuvent normalement pas accéder, telles que les toits ou les locaux fermés à clé. Les SDI doivent être utilisés de préférence comme éléments d'un système de sûreté périphérique et non comme systèmes indépendants.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Installation

1.4 Il faut sélectionner, utiliser et installer les SDI avec le plus grand soin pour assurer qu'ils ne laissent aucun angle mort et pour minimiser les perturbations environnementales et les fausses alarmes. Lorsqu'il prépare un appel d'offres pour l'installation d'un SDI, l'utilisateur ultime devrait préciser :

a) la zone et/ou le matériel à protéger ;

b) le degré ou la gravité de la menace ;

c) si le SDI doit être relié à d'autres systèmes électroniques, tels qu'un système de CCTV ou de contrôle automatique d'accès ;

d) si des gardes seront postés dans la zone à protéger ou si un signal sera envoyé à des forces d'intervention ;

e) la force d'intervention ou les arrangements de surveillance requis.

Éléments du système

1.5 Une installation de SDI comprendra normalement la totalité ou certains des éléments ci-après :

a) des détecteurs ;

b) un tableau de commande, avec facultativement des caméras et une imprimante ;

c) l'affichage des alarmes ;

d) un lien entre le tableau de commande et l'affichage d'alarmes ;

e) un câblage ;

f) une force d'intervention ;

g) une alimentation électrique indépendante ou d'appoint, selon le cas.

Détecteurs

1.6 Les détecteurs servent à détecter une intrusion dans la zone à protéger et à indiquer sur le tableau de commande qu'une alarme a été déclenchée. Il existe de nombreux types de détecteurs, dont le choix dépendra des caractéristiques de l'emplacement à protéger, et différents types de détecteurs peuvent être utilisés en combinaison pour éliminer les vulnérabilités techniques, réduire le nombre de fausses alarmes et protéger contre les pannes. L'installation la plus appropriée concentrera les détecteurs aux points d'entrée, tels que les portes et les fenêtres.

Types de détecteurs

1.7 Les divers types de détecteurs disponibles peuvent être classés en plusieurs catégories, comme suit :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) les détecteurs par contact, qui comprennent divers types de dispositifs de commutation, tels que les micro-commutateurs, les interrupteurs magnétiques, les coussins à pression et certains types de senseurs de vibration. Les commutateurs peuvent être utilisés en mode d'activation ou d'inactivation, c'est-à-dire ouverture ou fermeture de circuit, mais il faut veiller à ce qu'une panne d'électricité accidentelle ou délibérée ne neutralise pas le système et déclenche une alarme. Dans les installations à haut niveau de sûreté, les interrupteurs magnétiques devraient être à double lames et incorporer un interrupteur interne inviolable ;

b) les détecteurs spatiaux ou volumétriques, qui détectent les mouvements à l'intérieur de leur champ de vision, sont utilisés pour surveiller les salles, les corridors, les toits et d'autres zones ouvertes ou voies d'accès. Les détecteurs à ultrasons utilisent des ondes sonores hautes fréquences et l'effet Doppler des transmissions émises et réfléchies. Ils sont fiables et difficiles à contourner mais ils peuvent créer de fausses alarmes causées par des turbulences de l'air ou certains bruits extérieurs, tels que les sonneries de téléphone. Les détecteurs passifs à infrarouges surveillent le profil infrarouge d'une zone et ils détectent les modifications provoquées par une intrusion humaine. Les détecteurs à micro-ondes utilisent des transmissions radio en hautes fréquences et leurs réflexions pour détecter les mouvements. En raison des caractéristiques de pénétration des micro-ondes, ces détecteurs doivent être installés avec soin pour éviter les fausses alarmes causées par des mouvements à l'extérieur de la zone protégée ;

c) les dispositifs à interruption de faisceau, qui sont habituellement du type actif à infrarouges et utilisent un émetteur et un récepteur, et parfois des appareils réflecteurs pour projeter un faisceau à travers une ouverture, telle qu'une porte ou une fenêtre. Quand le faisceau est interrompu, soit par l'ouverture de la porte ou de la fenêtre, soit par une personne bloquant le faisceau, le dispositif émet une alarme ;

d) les dispositifs de détection de vibrations, utilisant divers dispositifs ou technologies, par exemple : un interrupteur par inertie qui réagit aux vibrations ou à un choc avec une bille de contact qui rebondit ou se soulève de ses contacts et crée une alarme ; un géophone qui détecte les mouvements au moyen d'un aimant suspendu qui se déplace à l'intérieur d'une bobine de détection ; ou des cristaux piézoélectriques qui produisent un courant électrique par pressions structurales. Lorsque des vibrations sont détectées, une alarme se déclenche ;

e) les détecteurs à technologie double, qui combinent deux technologies de détection, par exemple infrarouges passifs et micro-ondes, dans le même boîtier où ils fonctionnent ensemble avant d'émettre une alarme. Un tel dispositif réduit grandement la probabilité de fausses alarmes. Les détecteurs de ce type devraient être utilisés avec soin et uniquement si les conditions locales ne permettent pas d'autres moyens, car ils présentent le risque d'une réduction de la sensibilité globale s'il faut que les deux dispositifs soient activés ensemble avant de produire une alarme.

Tableau de commande

1.8 Les principales fonctions d'un tableau de commande sont les suivantes :

a) surveiller l'état de fonctionnement des détecteurs ;

b) détecter les manipulations non autorisées ;

c) permettre de brancher et de débrancher le système ;

Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

d) signaler les alarmes.

Enregistreur d'activités

1.9 Des tableaux de commande plus avancés comportant des microprocesseurs comprennent généralement un enregistreur électronique d'activités qui peut être relié à une imprimante. L'enregistreur donne un journal de toutes les alarmes et les instructions opérationnelles, telles que le branchement et le débranchement du système. L'enregistreur constitue une aide utile pour surveiller la sûreté du système et permet la vérification rétrospective. À moins que le tableau de commande ne soit installé à un poste gardé en permanence, il faudrait le placer au centre de l'installation du SDI où il jouit d'une protection maximale par ses propres moyens et par d'autres mesures matérielles de sûreté.

Affichage d'alarmes

1.10 Une alarme devrait être reçue à un poste de contrôle occupé en permanence, à partir duquel la riposte appropriée pourra être prise. L'alarme devrait normalement être donnée de façon audible et visuelle en indiquant l'emplacement et le type de menace. Avec des systèmes très avancés, des unités d'affichage de graphiques et d'autres indications visuelles peuvent servir à repérer la ou les zones particulières où l'alarme a été déclenchée et indiquer les mesures que les gardes doivent prendre.

1.11 Dans les sites à faible risque équipés de détecteurs d'intrusion commerciaux ou domestiques, l'alarme peut être émise par une sonnerie et des lumières stroboscopiques extérieures. De tels systèmes dépendent de la réaction du public à l'alarme, car ils ne sont normalement pas liés à une force d'intervention désignée**.** En général, il n'est pas recommandé que les systèmes de haute sécurité utilisent des signaux audibles et/ou visibles du public, car une telle alarme indique à l'agresseur l'emplacement des détecteurs et la réaction à venir, et lui permettra ainsi de reconnaître et d'exploiter les vulnérabilités du système.

Transmission des alarmes

1.12 Si l'emplacement à protéger est éloigné ou s'il n'est pas gardé en permanence, il faudra recourir à une forme quelconque de transmission de l'alarme à une station de surveillance à distance. Les signaux d'alarme peuvent être transmis par divers moyens, dont les plus communs sont les suivants :

a) lignes téléphoniques privées — lignes téléphoniques directes utilisées exclusivement pour signaler les alarmes et pour la surveillance. Ce système offre une bonne protection car un court-circuit ou une coupure des lignes déclenchera immédiatement une alarme. Un tel système peut cependant être coûteux ;

b) composition automatique — un standard et des lignes téléphoniques qui, en cas d'alarme, composent automatiquement un numéro d'appel d'urgence et transmettent un message enregistré à l'avance. Le numéro de téléphone du système ne devrait pas figurer dans le répertoire téléphonique public ou être un numéro « d'appel » uniquement. Cela évitera que la ligne ne soit bloquée par des appels entrants qui empêcheraient la transmission de l'alarme. Ces systèmes ne permettent pas de surveiller la ligne en permanence ni d'identifier immédiatement une panne ou une coupure des lignes. Il n'est donc pas recommandé de les utiliser pour les installations à haut niveau de sûreté ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) liaisons radio — fournissent un système de communication à trajets multiples qui peut incorporer plusieurs caractéristiques telles que : télé-avertissement automatique, cryptage des données et protocole bilatéral d'interrogation et de réponse. Le système retenu et les installations mises en place devront être étudiés avec soin pour assurer que le degré de sûreté approprié soit atteint.

Câblage

1.13 Le câblage d'un système de haute sécurité devrait être surveillé automatiquement en tout temps. En d'autres termes, il faudrait que les connexions du circuit soient examinées électroniquement en permanence pour assurer qu'elles fonctionnent correctement et qu'elles n'ont pas été sabotées. Une alarme se déclencherait immédiatement si une panne ou un acte de sabotage est détecté. Le niveau de surveillance des installations à faible niveau de sûreté n'est normalement acceptable que si le système est utilisé à l'intérieur de la zone protégée. Le câblage qui se trouve à l'extérieur de cette zone ne peut être considéré comme étant sécurisé, à moins de bénéficier d'une protection physique supplémentaire, par exemple sous la forme de conduits protégés ou de câbles armés.

Force d'intervention

1.14 Il convient de valider promptement une alarme et d'y réagir immédiatement. Le délai d'intervention devrait être aussi bref que possible et viser dans tous les cas à identifier, localiser et intercepter l'intrus avant qu'il ne puisse atteindre sa cible, telle que l'aire de trafic de passagers, ni lancer une attaque.

Branchement et débranchement

1.15 Aux sites où aucun garde n'est posté, il faut prévoir une procédure qui permette au personnel autorisé de brancher et débrancher le SDI sans déclencher une alarme. Diverses méthodes ont été établies à cet effet, notamment :

a) une minuterie automatique, qui permet au système de se brancher et de se débrancher automatiquement à des moments réglés à l'avance ;

b) un circuit de retardement, dans lequel le système offre un certain délai avant de déclencher l'alarme, pour permettre à l'utilisateur de quitter l'emplacement protégé ou y pénétrer après que le système ait été branché ou avant qu'il ait été débranché. Cette méthode peut ne pas être appropriée dans les zones proches des points vulnérables où l'intervention doit être très rapide ;

c) un système de la dernière sortie, dans lequel la fermeture de la dernière porte de sortie d'un bâtiment ou d'un emplacement déclenche le SDI au moyen d'un commutateur monté dans le chambranle ou la serrure de la porte ;

d) un clavier numérique d'identification des personnes, monté à l'extérieur de la zone protégée, sur lequel il faut entrer un code pour brancher le système ou pour déclencher la minuterie.

Gestion du système

Installation et maintenance

1.16 L'intégrité d'un SDI dépend de la qualité de son installation et de son entretien. Des schémas des circuits, des manuels et des pièces de rechange pour son installation devraient toujours être gardés dans des conditions de

Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

sûreté. De même, tous les travaux d'installation et d'entretien devraient être effectués par des techniciens autorisés et supervisés par le personnel de sûreté. Toute modification du système devrait être consignée dans un registre, lequel serait conservé avec les spécifications ou schémas d'origine.

1.17 Une alimentation électrique de secours devrait toujours être disponible pour que le SDI continue de fonctionner en cas de panne d'électricité généralisée ou de débranchement. Des batteries à charge d'entretien sont normalement utilisées à cet effet et elles devraient avoir une capacité suffisante pour permettre de faire face à des urgences prévisibles. Un personnel autorisé devrait régulièrement vérifier l'état de ces batteries.

Accès au tableau de commande

1.18 Un SDI devrait uniquement être branché ou débranché par du personnel autorisé. C'est pourquoi le tableau de commande devrait être monté et protégé de manière à ne permettre l'accès qu'aux personnes autorisées. Si une clé est utilisée pour brancher/débrancher le tableau, la clé ne devrait jamais être laissée sur le panneau et elle devrait être traitée comme une clé de sûreté. Les codes d'utilisation devraient être protégés de la même manière que les combinaisons de cadenas ou les mots de passe du système. Si le tableau est monté dans une zone qui n'est pas surveillée en permanence, il peut être nécessaire de prévenir tout accès non autorisé en l'enfermant dans une armoire ou un réceptacle de sûreté approuvé. Le réceptacle devrait être gardé verrouillé et protégé par le SDI.

Accès aux détecteurs

1.19 Tous les efforts possibles devraient être déployés pour empêcher que le personnel non autorisé ne puisse accéder aux détecteurs du SDI. Ils doivent être surveillés en permanence et l'état de fonctionnement de tous les détecteurs devrait être vérifié à intervalles réguliers.

Lampes-témoins

1.20 Des lampes-témoins, normalement des diodes électroluminescentes rouges montées à l'avant d'un capteur, servent à indiquer si le système est en mode de fonctionnement. Toutefois, cette indication peut être trompeuse et elle ne doit pas servir à tester le système. La seule manière efficace de tester les SDI consiste à activer un capteur et à vérifier qu'une alarme a bien été déclenchée. Les lampes-témoins peuvent aussi aider un attaquant en indiquant la couverture ou la portée d'un capteur. Il est donc vivement recommandé de masquer les lampes-témoins ou de les débrancher dans toutes les installations à haut niveau de sûreté.

Tests

1.21 Un SDI installé dans un emplacement à haut niveau de sûreté devrait être testé au moins une fois par jour. Si ce n'est pas possible, il doit être testé régulièrement à intervalles prescrits dans les règlements de sûreté locaux. Les tests devraient consister à vérifier le fonctionnement et la sensibilité de chaque capteur ainsi que la bonne réception du signal d'alarme au tableau de commande. Toutes les anomalies de fonctionnement devraient être signalées immédiatement, aux fins de réparation par le service de gestion de la sûreté compétent.

Registre

1.22 Si des enregistreurs d'activités sont installés, ils devraient être examinés régulièrement par le personnel de gestion de la sûreté et comparés s'il y a lieu aux rapports soumis par les gardes. Le personnel devrait avoir suivi une

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

formation lui permettant de reconnaître une suite d'événements suspecte et être autorisé à investiguer les incidents. Si les événements sont imprimés sur une copie papier, il convient de la conserver pendant au moins trois ans pour permettre une analyse et une enquête rétrospectives.

Alarmes

1.23 Il arrive parfois qu'une alarme ne puisse être expliquée aisément et que les signaux soient écartés sans autres interrogations, comme étant probablement causés par un élément environnemental ou par une défaillance technique du système. Cela revient toutefois à négliger la possibilité que le système ait été l'objet d'une attaque délibérée. Quand une attaque est dirigée contre un SDI, un capteur peut ne donner qu'un seul avertissement avant d'être neutralisé. C'est pourquoi le personnel de sûreté doit investiguer avec soin toutes les alarmes, s'il le faut en conjonction avec un ingénieur spécialiste des SDI, et il doit s'efforcer d'en établir la cause. Il faudrait aussi envisager la possibilité qu'une série d'alarmes inexpliquées se répétant sur une longue période peut signifier la présence d'attaques d'exploration ou qu'un attaquant essaye de saper la confiance dans le système.

Réaménagement des bâtiments

1.24 Si des bâtiments ou des bureaux sont réaménagés après l'installation d'un SDI, le déplacement des parois et des équipements protégés peut réduire le degré de protection initialement offert par le système. Il convient donc de procéder à une nouvelle étude et d'adapter le système aux nouveaux aménagements. Durant les travaux de rénovation, il faudra veiller à empêcher les ouvriers d'accéder sans surveillance aux éléments du système, et une vérification approfondie du système devrait être menée après l'achèvement des travaux. En cas de modification majeure, il peut être nécessaire de désarmer entièrement le système jusqu'à la fin des travaux.

2. SYSTÈMES DE TÉLÉVISION EN CIRCUIT FERMÉ

Généralités

2.1 Un système de télévision en circuit fermé (CCTV) bien choisi et installé correctement fait partie intégrante de l'ensemble du système de sûreté et il présente de nombreux avantages, notamment :

a) la dépendance réduite de surveillance par des gardes, ce qui diminue les besoins d'effectifs ;

b) la surveillance à distance du périmètre et d'autres zones protégées ;

c) la couverture de la surveillance la nuit et en cas d'intempéries ;

d) l'enregistrement d'événements aux fins de visionnement ultérieur et d'établissement de preuves ;

e) la vérification des alarmes ;

f) en combinaison avec un système de contrôle d'accès, la vérification d'identité et l'autorisation d'accès ;

g) la coordination des réactions aux alarmes et d'autres opérations ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

h) l'amélioration générale de la sûreté**.**

2.2 Les systèmes de CCTV peuvent varier depuis les systèmes intérieurs et extérieurs simples jusqu'aux systèmes complexes à caméras multiples à haute sensibilité. Dans les systèmes les plus simples, une caméra est reliée par câble à son propre moniteur, qui est normalement installé dans un centre de contrôle gardé. Les systèmes les plus complexes comprennent des caméras dotées d'une lentille à focale variable et d'une plate-forme à panoramique horizontal et vertical, appelées caméras mobiles, avec éclairage artificiel visible ou infrarouge pour assurer une surveillance 24 heures sur 24. Les applications possibles sont notamment des SDI comportant la vérification et l'analyse des alarmes, ainsi que le contrôle :

a) de zones déterminées, par exemple des parcs de stationnement ;

b) de secteurs ponctuels, par exemple des équipements ou des points d'entrée qui ne pourraient être surveillés par d'autres moyens ;

c) d'organismes ATS ou de locaux éloignés ;

d) d'alarmes périphériques ;

e) d'équipements.

Précisions sur les besoins de l'exploitation

2.3 Il est important de définir clairement les caractéristiques de performance du système de CCTV, qui devraient inclure :

a) les zones à surveiller et l'objet d'une telle surveillance, par exemple pour le contrôle d'accès ou l'évaluation du système d'alarme ;

b) la qualité d'image requise pour chaque zone surveillée. Par exemple la capacité d'identifier les personnes et les permis est nécessaire pour le contrôle d'accès, alors que des images moins détaillées peuvent être acceptables pour d'autres usages ;

c) le besoin éventuel de le relier à un SDI ;

d) le genre de surveillance envisagé ;

e) toute autre spécification de performance, telle que la possibilité de fonctionnement par faible visibilité ou la nécessité de mesures antisabotage.

Reconnaissance des lieux

2.4 Il faudrait procéder à une reconnaissance des lieux de jour et de nuit (si la surveillance de nuit est nécessaire) qui porterait sur les facteurs suivants :

a) *Terrain.* Différents types de terrain, par exemple asphalte, prairie ouverte, bâtiments en briques, donneront des résultats différents avec un même type de caméra.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) *Climat et environnement.* La chaleur, la glace, les fortes précipitations, la condensation, la poussière, etc., peuvent nuire au bon fonctionnement des caméras. La neige, le brouillard, les fortes précipitations et la fumée peuvent obstruer leur lentille. Il peut être nécessaire de les équiper de parasol, d'essuie-glace et d'un petit appareil de chauffage.

c) *Sources lumineuses existantes.* Le bon fonctionnement de la caméra pourrait être compromis par des sources lumineuses ou certaines conditions telles que des lampadaires, des feux de sécurité, la réflexion des rayons du soleil sur l'eau ou sur les vitres de fenêtre, et la lumière au lever du soleil et au crépuscule. Ces sources devraient être atténuées par un écran, ou la caméra devrait être placée de façon à les éviter.

Enregistrement vidéo et/ou numérique

2.5 Les enregistrements vidéo accélérés permettent d'obtenir des images pendant des périodes qui peuvent atteindre 300 heures avec la même bande magnétique. La possibilité d'enregistrer des images et de les visionner ultérieurement est très utile pour l'enregistrement des alarmes et pour les enquêtes correspondantes.

2.6 D'autres moyens d'enregistrement peuvent être utilisés, selon des spécifications prédéterminées fondées sur la fiabilité et les besoins technologiques.

Système vidéo de détection de mouvements

2.7 Un système vidéo de détection des mouvements est utilisé pour surveiller le signal afin d'y détecter des mouvements ou des modifications de l'intensité lumineuse des images et, le cas échéant, il déclenche une alarme. Les systèmes les plus simples se composent d'un seul processeur pour l'enregistrement tandis que les plus complexes comportent plusieurs caméras dont les signaux sont constamment analysés par un processeur central. Il y a lieu de noter que ces systèmes comportent certaines limitations, surtout si on envisage de les utiliser à l'extérieur. Les variations de la luminosité et des conditions météorologiques peuvent nuire à leur bon fonctionnement. De plus, certains systèmes ne permettent pas de différencier les mouvements autorisés de ceux qui ne le sont pas à l'intérieur d'une zone surveillée. Ces systèmes sont les plus efficaces quand ils sont utilisés à l'intérieur, dans des environnements plus contrôlés.

Méthodologie de mise en service des systèmes de CCTV et des tests d'audit

2.8 Tous les systèmes de CCTV devraient toujours être mis en service puis faire l'objet de contrôles réguliers selon une méthode bien établie. Cette méthode devrait tester, mesurer et enregistrer les critères ci-après :

a) couverture ;

b) visibilité des cibles ;

c) hauteur de l'image des cibles ;

d) temps de réaction du système.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2.9 Les besoins de performance de chacun de ces éléments devraient être établis dans les spécifications des contrats et il faudrait prendre soin d'assurer que la méthode permette d'évaluer ces critères d'une manière qui corresponde aux conditions de fonctionnement du système.

Définitions et normes minimales

Couverture

2.10 L'évaluation devrait confirmer que la zone désignée est couverte avec un minimum de chevauchements. Le degré de chevauchement est défini par le pourcentage de la largeur de l'image de secteurs horizontaux adjacents ou de sa hauteur dans les secteurs verticaux adjacents. Les chevauchements minimaux recommandés sont respectivement de 5 % et 10 %.

Visibilité des cibles

2.11 La visibilité des cibles permet de mesurer la facilité avec laquelle une cible peut être vue sur le moniteur dans les conditions d'éclairage les plus défavorables. En utilisant une cible camouflée placée à un emplacement et dans des conditions d'éclairage les plus défavorables, l'opérateur devrait indiquer si la cible :

a) pouvait être vue facilement, c'est-à-dire si elle apparaît immédiatement sans possibilité d'erreur ;

b) pouvait être vue assez facilement, c'est-à-dire qu'il fallait la rechercher mais qu'elle pouvait être trouvée pendant le temps de réaction autorisé pour le système ;

c) pouvait être vue difficilement, c'est-à-dire qu'elle n'avait été trouvée qu'après une recherche soigneuse et prolongée dont la durée avait dépassé le temps de réaction autorisé pour le système ;

d) ne pouvait pas être vue du tout.

2.12 Seuls les résultats mentionnés aux alinéas a) et b) seraient acceptables.

2.13 Les cibles camouflées pourraient être par exemple les suivantes :

a) un mannequin portant une veste de camouflage ;

b) une mallette souillée ou recouverte de boue ;

c) une plaque minéralogique recouverte de boue.

Hauteur d'image de la cible

2.14 La hauteur d'image de la cible est la hauteur de l'image de la cible sur l'écran du moniteur en pourcentage de la hauteur verticale de l'image. Les hauteurs d'image minimales acceptables en pourcentage de la hauteur d'écran de moniteur sont les suivantes :

a) détection 10 % ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) reconnaissance 50 % ;

c) identification 100 %.

Temps de réaction du système

2.15 Pour mesurer le temps de réaction du système, la cible camouflée devrait être placée dans la zone surveillée et une alarme devrait être déclenchée. Si un système de CCTV est utilisé en combinaison avec un système de détection périphérique, on mesure le temps de réaction entre le déclenchement du signal et le moment auquel l'opérateur a trouvé le moniteur qu'il doit observer et a identifié visuellement la cible.

2.16 Si un système de CCTV est utilisé indépendamment, le temps de réaction peut être défini d'après la méthode de recherche de l'opérateur et la périodicité de la recherche. Le rôle de l'opérateur consiste à réagir à une alarme qui est déclenchée et à prendre la mesure qui s'impose dans le temps de réaction prescrit.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 19

PLANIFICATION D'UN SYSTÈME ET D'INSTALLATIONS CENTRALISÉS D'INSPECTION/FILTRAGE DES BAGAGES DE SOUTE

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 Le présent appendice traite des facteurs de planification clés à considérer lors de la planification et de la construction des systèmes et des installations et services d'inspection/filtrage (I/F) des bagages de soute. Chaque aéroport ayant ses propres caractéristiques, il n'y a pas de solution unique applicable à tous. Les ingénieurs et les concepteurs devraient examiner une série de possibilités et trouver des solutions qui permettent de résoudre toutes les questions clés en tenant compte des caractéristiques et des contraintes locales propres à chaque aéroport.

1.2 L'objectif fondamental est de faire en sorte que le système d'I/F des bagages de soute puisse acheminer le flux actuel et prévu des bagages, avec une planification fondée sur la demande, et permettre de procéder à une I/F de sûreté qui soit efficace et réponde aux besoins à un coût acceptable. Les facteurs cruciaux à prendre en compte dans la mise au point d'un système sont résumés au Tableau A19-1.

1.3 Il conviendra de choisir le matériel de sûreté qui détectera les explosifs ou les engins explosibles avec le plus d'efficacité. Parallèlement, il faudra examiner avec soin la possibilité que le matériel déclenche de fausses alarmes imposant de graves conséquences et des contraintes au bon fonctionnement du système. Il faudra donc tenter d'obtenir la meilleure probabilité de détection tout en maintenant un taux acceptable de fausses alarmes. Il faudra aussi tenir compte des normes et des recommandations internationales et nationales de sûreté applicables ainsi que des renseignements concernant la menace.

Tableau A19-1. Facteurs cruciaux dans la conception d'un système d'I/F des bagages de soute

Caractéristiques et limitations de l'aéroport	*Installations, procédures et limitations d'un système d'I/F des bagages de soute*
☑ Caractéristiques du trafic : configuration de la demande, pointes, type de trafic et de bagages, etc.	☑ Capacité des installations, services et matériels d'I/F des bagages de soute et des systèmes de manutention des bagages
☑ Questions architecturales et structurales	☑ Performance du matériel
☑ Facilitation, service à la clientèle et questions commerciales	☑ Caractéristiques physiques du système d'I/F des bagages de soute
☑ Installations existantes d'acheminement des passagers et des bagages	☑ Espace nécessaire pour le personnel, le matériel, les services et les opérations
☑ Agrandissement futur de l'aéroport	

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

1.4 Les installations et les procédures d'I/F des bagages de soute devraient fonctionner efficacement dans l'environnement opérationnel de l'aéroport. Étant donné que l'adoption de mesures d'I/F des bagages de soute aura une incidence sur d'autres aspects du fonctionnement de l'aéroport, il est recommandé que la planification comporte un examen et une analyse diligente de plusieurs solutions possibles. L'évaluation devrait porter sur leur faisabilité, leurs conséquences potentielles sur le fonctionnement de l'aéroport et sur les questions relatives à l'aménagement, à la structure et à l'architecture du bâtiment, etc. Toutes les organisations intéressées, particulièrement celles qui sont énumérées ci-après, devraient participer à l'examen et à l'analyse des différentes possibilités pour mettre en lumière toutes les questions en jeu et convenir d'une solution pratique :

a) autorités de l'aéroport ;

b) compagnies aériennes et services d'escale ;

c) autorités de sûreté de l'État (organismes de réglementation, autorité de l'aviation civile, etc., selon le cas) ;

d) police ;

e) représentants du personnel qui participera à l'I/F des bagages de soute ou qui sera directement touché par elle ;

f) spécialistes appropriés, par exemple prévisionnistes, ingénieurs, concepteurs de systèmes.

2. CARACTÉRISTIQUES DU TRAFIC

2.1 Les installations d'I/F des bagages de soute peuvent être très coûteuses et leur capacité n'est pas illimitée. À moins qu'elles ne soient conçues pour être compatibles avec la future demande de trafic, leur modification ou leur expansion risquera d'être très coûteuse et de perturber le fonctionnement de l'aéroport. Il convient donc de faire des prévisions robustes de la composition du trafic futur et des plans d'expansion d'un aéroport ou d'une aérogare. De même, les planificateurs devront tenir compte non seulement des scénarios de prévision les plus probables mais aussi des conséquences d'autres scénarios dans lesquels les taux de croissance pourront être supérieurs ou inférieurs, pour que la solution proposée soit assez souple pour absorber les changements raisonnables mais non planifiés sans qu'il faille apporter des modifications majeures**.**

Flux du trafic passagers

2.2 Les données et les prévisions concernant les flux de passagers sont les éléments principaux sur la base desquels la planification des installations d'I/F des bagages de soute reposera. Elles devraient porter sur :

a) le trafic annuel, au départ et en correspondance ;

b) les compositions et les variations du trafic au cours d'une année, dont les variations saisonnières ;

c) les compositions et les variations du trafic au cours d'une journée, notamment enregistrement, affectation des comptoirs d'enregistrement et/ou tapis roulants des bagages, heures d'ouverture des comptoirs d'enregistrement en fonction des horaires de vol, etc. ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

d) les catégories de trafic, par exemple vols intérieurs et internationaux, services réguliers et vols affrétés, etc. ;

e) les types d'aéronefs, y compris la capacité de passagers et les coefficients d'occupation (sièges occupés).

2.3 Ces paramètres sont nécessaires pour calculer la demande de base et, en particulier, la demande de pointe par heure et quart d'heure. La demande de pointe est critique pour planifier la capacité. Une pointe de 15 minutes peut créer de graves problèmes si la capacité n'est pas suffisante pour absorber le débit, et ses effets peuvent perdurer quand la demande a diminué. Il ne faut donc pas sous-estimer le facteur demande de pointe.

Types de bagages

2.4 Le nombre des bagages de soute à acheminer est un autre paramètre critique qu'il faut avoir à l'esprit quand on planifie et construit une installation d'I/F des bagages de soute. Le nombre de bagages par passager devrait être pris en compte ; il variera selon les types de passagers (notamment la proportion en classe affaires) et de vols (affrètements, courtes et/ou longues distances, services réguliers) ainsi que selon la quantité de bagages en dimensions hors normes et en correspondance. Les bagages de dimensions hors normes sont ordinairement définis par l'IATA comme bagages dont les dimensions dépassent :

a) taille maximale : longueur 0,90 m, largeur 0,70 m, hauteur 0,50 m ;

b) taille minimale : longueur 0,30 m, largeur 0,20 m, hauteur 0,10 m.

2.5 Certaines machines utilisées pour l'I/F des bagages de soute, en particulier des systèmes de détection des explosifs, ont des tunnels de taille limitée qui peuvent créer des problèmes de fonctionnement du système de manutention. En conséquence, des équipements et procédures spécifiques peuvent être requis pour les bagages de dimensions hors normes.

Prévision de la demande

2.6 Les spécifications concernant le débit du système d'I/F des bagages de soute peuvent être établies en combinant les renseignements sur les courants de passagers et les paramètres concernant les bagages, en particulier la demande de pointe, qui est critique pour déterminer la capacité de calcul de l'ensemble du système. Le volume de la demande devrait être pris en compte, non seulement au premier stade des opérations d'I/F mais aussi à tous les stades ultérieurs. Un manque de capacité à un quelconque de ces stades peut avoir de fâcheuses conséquences sur les activités de stades d'I/F précédents. Au pire, cela peut ralentir le système et ainsi entièrement immobiliser les files d'attente et interrompre les activités aux comptoirs d'enregistrement.

2.7 En plus des paramètres mentionnés ci-dessus, il faut tenir compte d'autres éléments plus qualitatifs qui peuvent influer sur les évaluations de la capacité. En particulier, il convient d'examiner la proportion des bagages qui sont rejetés à chaque stade de l'I/F et le temps dont un opérateur aura besoin pour évaluer correctement l'image d'un bagage, qui sera grandement influencé par la dimension, la nature et la densité du contenu du bagage. Par exemple, l'examen d'un bagage très dense contenant plusieurs appareils et pièces électriques difficiles à évaluer durera inévitablement plus longtemps et compliquera la décision le concernant. Il convient de tenir compte du nombre et de la fréquence de pareils bagages lors de l'évaluation de la capacité nécessaire des opérations d'I/F des bagages de soute. Le temps dont un opérateur a besoin pourra, à son tour, influer sur le débit de bagages et/ou le taux de rejet, défini comme la proportion de bagages passant par un niveau ou stade du processus et nécessitant un examen au niveau suivant. Pour ce qui est des taux de rejet, deux types d'alarmes sont possibles :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) les alarmes de menace, qui se produisent lorsque le système croit avoir détecté une matière potentiellement explosive. Toutefois, certains articles innocents, par exemple aliments, matières plastiques et composants d'électronique, peuvent déclencher une alarme dans des systèmes de détection d'engins explosifs ou autres systèmes de détection par radioscopie ;

b) les alarmes sombres, alors que certains articles sont opaques à la transmission ou la diffraction des rayons X dans les machines de radioscopie traditionnelles ou les systèmes de détection d'engins explosifs, et que les opérateurs ne peuvent pas laisser passer les bagages parce qu'ils ne peuvent pas évaluer efficacement les articles en question.

2.8 Une fois établie la capacité totale du système, on peut examiner plus en détail le choix du système qui sera adopté. À ce stade, on devrait examiner une gamme d'options aux différents niveaux du processus, notamment les performances de divers types de matériels d'I/F, les taux de rejet, l'espace et les ressources nécessaires, les questions de facilitation et de service, etc.

2.9 La proportion des bagages qui seront mis de côté pour être fouillés manuellement et pour leur réconciliation avec leur propriétaire peut avoir une forte incidence sur la facilitation et le service aux passagers. Cette proportion est déterminée dans une large mesure par les taux de rejet aux stades précédents de l'I/F et par l'efficacité de l'analyse et de l'évaluation des bagages à ces stades.

Limitations générales de l'aéroport

2.10 À l'issue de l'analyse du débit des passagers et des bagages, les concepteurs devraient étudier les installations d'acheminement et les systèmes d'I/F des bagages de soute dans le contexte de l'aéroport et de l'aérogare. Les installations d'acheminement des bagages et les systèmes d'I/F occupent un vaste espace. L'adoption de systèmes aussi simples que possible réduit aussi les coûts et facilite leur utilisation et leur entretien. Il convient de veiller à la compatibilité avec les principaux éléments structuraux, le concept architectural et les questions de facilitation.

Espace nécessaire et problèmes d'emplacement

2.11 Les installations d'I/F des bagages de soute doivent souvent être très vastes car elles doivent contenir tout le matériel lui-même et les installations nécessaires aux agents d'I/F, les isoloirs de fouille manuelle des passagers, les zones de sûreté à accès réglementé, le cas échéant, et les corridors d'accès aux zones opérationnelles et de maintenance. L'emplacement de cet espace dépend en partie de l'endroit où le matériel d'I/F est installé. Si l'I/F est effectuée avant les comptoirs d'enregistrement, l'espace nécessaire comprendra les aires dans lesquelles les files d'attente des passagers se formeront avant qu'ils puissent accéder aux postes d'I/F. L'espace réservé aux opérations d'I/F sera de préférence prévu dans les zones normalement occupées par le public et les boutiques de l'aéroport. Si l'I/F est effectuée en aval des comptoirs d'enregistrement, l'espace nécessaire pour l'I/F des bagages de soute sera principalement compris dans les zones de tri et de chargement des bagages.

2.12 Il est relativement simple de réserver l'espace nécessaire au stade de la planification d'une aérogare ou de son agrandissement. En revanche, si des moyens d'I/F des bagages de soute doivent être aménagés dans une aérogare qui existe déjà, il convient d'étudier soigneusement l'incidence qu'ils auront sur l'espace, les opérations, l'architecture et la structure de l'aérogare pour que la solution retenue soit efficace et bien coordonnée.

Structures des aéroports

2.13 Si des installations d'I/F des bagages de soute sont construites dans une aérogare existante, il convient de tenir compte, dès la phase de leur planification, de tous les éléments structuraux existants pour que les tapis roulants

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

des bagages et les systèmes d'I/F ne créent pas de conflits ou de limitations évitables qui puissent nuire au bon fonctionnement de ces systèmes essentiels. S'il y existe des éléments structuraux difficiles ou coûteux à déplacer ou à remplacer, par exemple ascenseurs et colonnes techniques, le système d'acheminement des bagages devrait être conçu de manière que ces éléments ne nuisent pas à son utilisation, à son entretien ou à la sûreté.

2.14 Il convient d'établir dès le stade initial de la planification d'une aérogare que les systèmes de traitement des bagages soient prioritaires et d'aménager autour d'eux les autres installations et structures dont les besoins d'espace sont moins rigoureux.

Comptoirs et aires d'enregistrement

2.15 Dès le début de la planification, il faut prendre la décision importante qui consiste à déterminer la relation entre la configuration des comptoirs d'enregistrement et le système d'I/F des bagages de soute. Selon le nombre des bagages qui devront être inspectés/filtrés, plusieurs solutions sont possibles :

a) une seule installation d'I/F des bagages de soute peut être utilisée pour servir tous les comptoirs d'enregistrement ;

b) chaque comptoir d'enregistrement peut comporter sa propre installation d'I/F des bagages de soute ;

c) plusieurs installations d'I/F des bagages de soute peuvent être prévues, chacune servant des zones d'enregistrement différentes, mais toutes étant reliées pour se prêter main-forte en cas de surcharge ou de panne d'une d'elles.

2.16 Certains systèmes d'I/F des bagages de soute peuvent nécessiter que les comptoirs d'enregistrement ou la zone dans laquelle ils sont installés soient modifiés. Il importe d'étudier attentivement l'impact des modifications sur l'enregistrement et autres opérations. Il faudra par exemple prévoir plus d'espace pour les comptoirs d'enregistrement, pour y permettre l'installation d'appareils de radioscopie à l'intérieur même des comptoirs et/ou pour augmenter le nombre des comptoirs parce que l'enregistrement dure trop longtemps, ou agrandir les zones destinées aux équipements et aux aires d'attente et d'enregistrement des passagers.

Installations existantes pour les bagages et modes de fonctionnement

2.17 Si un système d'I/F des bagages de soute est installé dans une aérogare existante, il est peu probable qu'il nuira au bon fonctionnement du système qui y existe déjà, qu'il soit installé aux comptoirs d'enregistrement ou qu'il soit indépendant. En revanche, si on veut l'intégrer à l'installation mécanique d'acheminement des bagages existante, il peut être nécessaire de la modifier profondément ou même de la remplacer.

2.18 Si les installations existantes sont satisfaisantes et comportent des moyens de tri et une installation d'I/F des bagages de soute, il peut être possible de les réutiliser, y compris les tapis roulants, comptoirs d'enregistrement, etc., pour limiter les dépenses et la perturbation des opérations.

2.19 Pour réduire le plus possible les perturbations et les coûts supplémentaires éventuels, il faudrait tenir compte, pendant la conception du système d'I/F des bagages de soute, de la possibilité que l'aéroport et/ou l'aérogare doivent être agrandis. Le système devrait si possible être compatible avec les plans d'agrandissement et être développé, le cas échéant, en évitant le plus possible les perturbations et les modifications des installations existantes.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Questions concernant l'exploitation

2.20 Le processus de planification pour la sélection et la mise en place de moyens d'I/F des bagages de soute appropriés devrait comporter un examen attentif des effets qu'ils auront sur les autres installations de l'aéroport. Il est important que cet examen porte sur toutes les difficultés que toutes ces installations peuvent réciproquement se causer. Il est indispensable que tous les organismes intéressés coopèrent pour que le plan d'agrandissement soit efficace et économique. Plusieurs questions d'ordre opérationnel doivent être prises en compte, selon le système qui sera adopté. Il s'agira notamment d'étudier les effets que les systèmes d'I/F des bagages de soute auront sur :

a) l'espace où le public circulera et où les passagers seront enregistrés, et les autres installations et services opérationnels ou commerciaux qu'il faudra peut-être réduire ou déplacer, etc. ;

b) la durée totale de l'enregistrement ;

c) l'heure à laquelle les passagers devront se présenter à l'enregistrement ;

d) la durée de la présence des passagers à l'aéroport ;

e) la durée totale de l'enregistrement des bagages, par exemple entre le moment de leur enregistrement et celui de leur tri ;

f) l'heure limite de l'enregistrement, par exemple pour permettre, quand elles sont nécessaires, la réconciliation et la fouille manuelle des bagages ;

g) le contrôle et la surveillance.

Questions concernant les installations d'I/F des bagages de soute

2.21 Le bon fonctionnement et les caractéristiques du matériel d'I/F des bagages de soute et des systèmes qui lui sont associés dictent la planification et le choix de leur emplacement. On peut procéder de différentes manières pour obtenir le degré de sûreté approprié. Chaque activité, que ce soit la fouille manuelle, la radioscopie conventionnelle, l'utilisation de systèmes sophistiqués de radioscopie Smart X-ray ou l'utilisation de matériel d'I/F homologué, a ses propres caractéristiques de performance et de fonctionnement. Chacune peut être utilisée individuellement ou être reliée à une méthode d'I/F à plusieurs niveaux. Il faut tenir compte des principaux éléments ci-après :

a) technologies combinées ;

b) débit et taux de rejet ;

c) espace nécessaire ;

d) dimensions et poids du matériel de sûreté ;

e) environnement du matériel ;

f) spécifications techniques du matériel ;

g) personnel.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Débit et taux de rejet

2.22 Le nombre prévu de bagages détermine au premier chef le choix du matériel d'I/F des bagages de soute et la configuration globale du système. L'utilisation d'appareils de radioscopie conventionnels et/ou la fouille manuelle peut être envisagée dans le cas des installations qui doivent traiter assez peu de bagages. Les exploitants qui s'attendent à devoir en acheminer un grand nombre déploient normalement du matériel qui peut traiter et analyser beaucoup de bagages au premier niveau, souvent automatiquement pour augmenter le plus possible le débit. Il convient aussi de tenir compte des taux de rejet probables au premier niveau et aux niveaux suivants ainsi que des conséquences qu'ils peuvent avoir sur le matériel et les ressources qui seraient nécessaires pour examiner les bagages qui ont été rejetés. Dans certains cas, les installations à fort débit rejettent beaucoup de bagages et ne présentent donc pas un rapport coûts/avantages satisfaisant, alors que les systèmes ayant un débit plus modeste mais des taux élevés de détection et un faible taux de fausses alarmes peuvent être préférables. Il est recommandé d'examiner plusieurs possibilités et de vérifier si elles peuvent aisément être intégrées au système global.

2.23 Si les comptoirs d'enregistrement sont dispersés, les exploitants peuvent estimer que la meilleure solution consiste à utiliser plusieurs appareils de débit relativement modeste à proximité de leur système d'enregistrement et de tri des bagages. D'autres estimeront qu'ils obtiendront de meilleurs résultats opérationnels et financiers en mettant en place du matériel à fort débit dès le premier niveau. Le choix de la solution retenue dépendra dans une grande mesure des circonstances et des besoins locaux.

2.24 Il est essentiel d'obtenir, dès la phase de planification, des données fiables et réalistes sur les performances du matériel dont l'acquisition est envisagée, en particulier le débit et les taux de rejet obtenus dans la pratique.

2.25 Il faudrait dresser une liste de tous les matériels possibles d'I/F des bagages de soute et les tester en regard du débit prévu en utilisant des taux de traitement et de rejet réalistes pour évaluer leur incidence sur la performance de l'ensemble du système à tous les niveaux. Il est utile de faire à cet effet plusieurs prévisions de la demande et des débits et des taux de rejet pour établir si le système pourra s'accommoder de modifications futures. Il convient, pour faciliter cette opération, d'utiliser un modèle de simulation, qui permettra le cas échéant de mettre à l'épreuve les éléments clés du système en conditions réelles d'emploi.

Espace nécessaire

2.26 Il convient de calculer avec le plus grand soin la superficie de l'espace qui sera nécessaire pour abriter le matériel d'I/F des bagages de soute et d'en tenir dûment compte dès la première phase de sa planification. Cet espace doit normalement être suffisant pour pouvoir abriter :

a) le matériel d'I/F ;

b) les moyens d'acheminement des bagages, tels que les tapis roulants motorisés, tables à rouleaux, dispositifs de tri automatique des bagages ;

c) les postes d'I/F, imprimantes, ordinateurs, serveurs, etc. ;

d) les installations matérielles des agents d'I/F, par exemple les salles où ils travaillent, qui devraient être conviviales, c'est-à-dire calmes, bien éclairées et climatisées, et assez vastes pour l'exécution efficace des tâches ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

e) l'espace pour la fouille et la réconciliation des bagages à un endroit approprié du point de vue du confort du passager et de la nécessité de préserver la sûreté et la stérilité de cet espace. Pour améliorer autant que possible l'efficacité de la fouille, il faudrait que l'équipement, les installations de fouille, l'éclairage et l'espace dans lequel les préposés travaillent et circulent soient suffisants ;

f) un espace suffisant permettant d'accéder aux appareils et à leurs éléments principaux pour les installer, les déplacer et, si nécessaire, les remplacer.

Dimensions et poids du matériel de sûreté

2.27 Il convient de tenir compte avec grand soin et dès que possible de la dimension, du poids et de la répartition de la charge du matériel d'I/F des bagages de soute dont l'acquisition est envisagée. Il faudra parfois modifier les structures des bâtiments et dans certains cas il sera peut-être impossible d'installer un appareil particulier à l'endroit le plus satisfaisant.

Environnement du matériel

2.28 Il faudrait établir dès que possible les caractéristiques de l'environnement dans lequel le matériel dont l'acquisition est envisagée serait installé : effets de la température ambiante, humidité, pollution atmosphérique, etc. Il faudrait tenir compte des besoins correspondants au moment de la conception pour minimiser les difficultés éventuelles d'entretien ou la détérioration de la qualité de la détection du matériel dont l'acquisition est envisagée.

Spécifications opérationnelles du matériel

2.29 Les caractéristiques de fonctionnement et les besoins techniques correspondants devraient être établis au stade le plus précoce du choix du matériel, y compris les aspects relatifs à l'intégration des logiciels et des commandes entre le matériel d'I/F des bagages de soute et d'autres parties du système de traitement des bagages, l'alimentation électrique nécessaire, les moyens de traitement des données et/ou les renseignements fournis par le matériel, etc.

Personnel

2.30 Lors de l'examen des différents matériels envisagés, il faudrait établir l'effectif nécessaire pour mener à bonne fin les différentes activités de sûreté ainsi que les conséquences qu'il aurait pour la formation, la gestion, les coûts, etc. Cela inclut le personnel qui sera chargé des fonctions suivantes :

a) évaluation des images radioscopiques, réconciliation des bagages et fouilles manuelles ;

b) formation des chefs de service et des cadres supérieurs ;

c) chargement et déchargement des bagages pour le matériel d'I/F des bagages de soute ;

d) transfert des bagages entre les différents niveaux du système d'I/F ;

e) entretien, maintenance et vérifications.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2.31 Avant que toute décision soit prise, il faudrait calculer avec soin les coûts initiaux et les dépenses d'entretien de toute une gamme de systèmes possibles d'I/F des bagages de soute. Un système composé d'appareils de coût modeste pourrait se révéler plus coûteux pendant toute sa vie utile qu'un système initialement plus coûteux, en raison de la différence de leurs coûts de fonctionnement.

2.32 L'influence des facteurs humains est un autre élément important à prendre en compte pour obtenir des normes de sûreté efficaces. La qualité de la sûreté dépend non seulement de la formation, de la motivation et de la supervision, mais aussi des conditions et du milieu de travail. Pour pouvoir s'acquitter efficacement des tâches qui lui sont confiées, le personnel doit pouvoir travailler dans un milieu qui ne présente aucun danger. Cette question devrait retenir une attention prioritaire pendant la phase de planification et devrait être étudiée en consultant soigneusement le personnel intéressé.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 20

MATÉRIELS ET SYSTÈMES DE SÛRETÉ

Les États devraient prendre en considération les éléments d'orientation figurant dans les annexes au présent appendice et leurs suppléments pour les aider dans l'acquisition, l'application et l'utilisation du matériel et de la technologie d'inspection/filtrage :

a) Annexe 1 — Méthodes et matériel d'inspection/filtrage ;

b) Annexe 2 — Cadre pour l'établissement de spécifications minimales pour le matériel de sûreté ;

   Supplément à l'Annexe 2 — Maintenance du matériel ;

c) Annexe 3 — Processus d'acquisition du matériel de sûreté ;

d) Annexe 4 — Établir et organiser des essais opérationnels ou pilotes ;

e) Annexe 5 — Indications sur l'emploi de la projection d'images fictives de menace (TIP) ;

   Supplément à l'Annexe 5 — Indications pour la formation des opérateurs de radioscopie dans l'utilisation de la TIP ;

f) Annexe 6 — Inspection/filtrage de zones denses et d'objets opaques.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

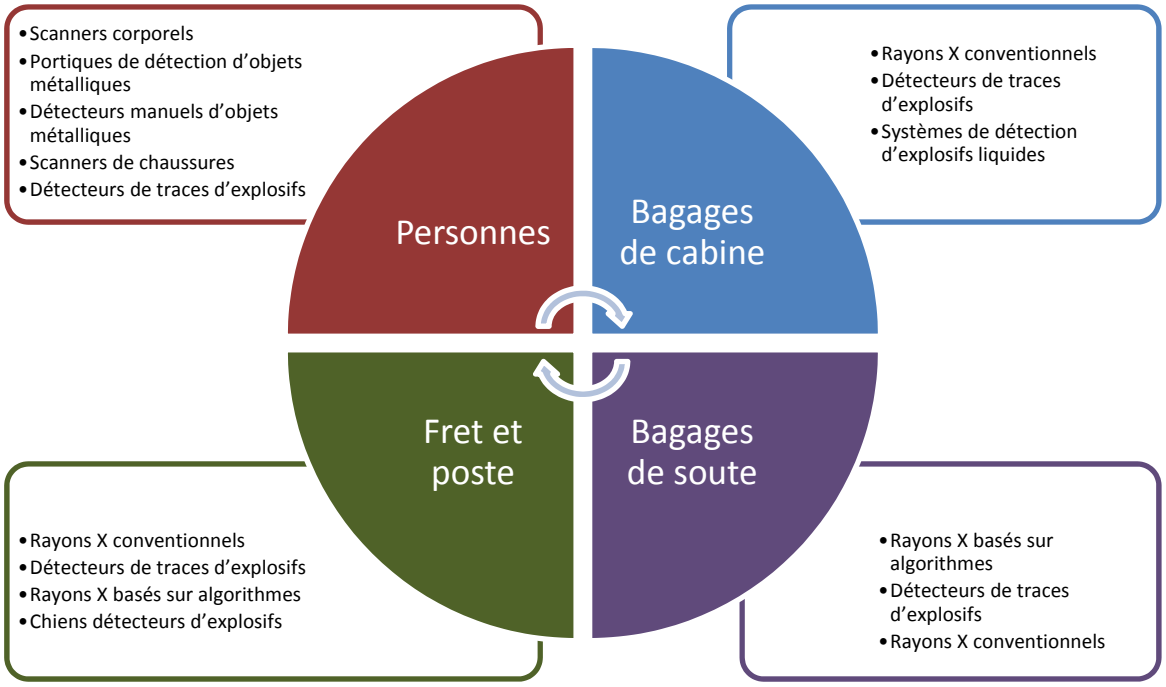
Annexe 1 à l'Appendice 20

MÉTHODES ET MATÉRIEL D'INSPECTION/FILTRAGE

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 La présente annexe a pour objet d'expliquer et de faire mieux comprendre les technologies actuellement utilisées aux aéroports pour procéder à l'inspection/filtrage (I/F) des passagers, des équipages d'exploitants d'aéronefs et des employés travaillant à l'aéroport, ainsi que des bagages qu'ils transportent, enregistrent ou expédient comme fret aérien. Certaines technologies émergentes y sont aussi traitées. En cas de besoin, les autorités nationales et aéroportuaires devraient chercher à obtenir l'assistance de spécialistes, à l'interne ou de l'extérieur, pour obtenir des renseignements additionnels.

1.2 La Figure A20-1 donne un aperçu des différents types d'I/F disponibles et appropriés, par catégorie d'articles.



Note.— La technologie est énumérée dans l'ordre le plus approprié pour la détection des explosifs.

Figure A20-1. Technologie et catégories d'I/F

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2. DÉTECTEURS D'OBJETS MÉTALLIQUES

2.1 Une menace traditionnelle visant l'aviation est le détournement d'aéronefs, incluant l'infiltration d'armes à feu, de munitions ou de grenades à bord d'un aéronef, et la principale technologie d'inspection/filtrage déployée aux aéroports est le détecteur d'objets métalliques, qui sert à vérifier que les passagers ne portent pas de telles armes.

2.2 Il existe deux types de détecteurs d'objets métalliques :

a) détecteurs manuels d'objets métalliques (HHMD) ;

b) portiques de détection d'objets métalliques (WTMD).

HHMD

2.3 Les détecteurs manuels emploient un champ électromagnétique qui interagit avec tout objet métallique proche, en déclenchant une alarme. L'efficacité du détecteur est très sensible à sa distance par rapport à l'objet constituant une menace, de sorte que si le détecteur n'est pas suffisamment proche, l'objet menaçant ne sera pas décelé.

2.4 Des problèmes de détection peuvent être rencontrés si un opérateur utilise un HHMD sur une certaine zone d'intérêt ou si le détecteur est tenu trop éloigné de l'objet menaçant. C'est un problème en particulier dans les zones sensibles sur la personne, où le drapé du vêtement peut empêcher une I/F efficace. Les HHMD sont souvent utilisés conjointement avec des fouilles manuelles.

WTMD

2.5 Les actuels portiques de détection d'objets métalliques utilisent un champ magnétique pulsé, ce qui induit des courants de Foucault dans tout conducteur métallique. Lorsque le champ est arrêté, le courant de Foucault s'affaisse, avec pour résultat une signature faible qui est liée au type, à la taille, à l'orientation et à la position de tout objet métallique se trouvant dans le portique. La signature faible est captée, numérisée et analysée par des logiciels réglés à un niveau approprié en fonction de la menace. Différents logiciels, par exemple, peuvent déceler des métaux précieux, de petites armes improvisées, des armes plus grandes ou des objets métalliques inoffensifs.

2.6 Les WTMD sont largement utilisés en sûreté de l'aviation et dans d'autres domaines de la sûreté. Des problèmes de détection peuvent se poser, surtout au niveau du sol, où des fers d'armature pourraient perturber le champ magnétique, réduisant la sensibilité de détection. La détection est compliquée aussi par les cambrions métalliques que contiennent beaucoup de chaussures et qui peuvent causer de fausses alarmes, ainsi que par des vibrations dans le sol ou des champs magnétiques diffusés dus à la proximité de lignes électriques, d'ascenseurs ou de matériel mobile. Les détecteurs d'objets métalliques actuellement utilisés dans les aéroports opèrent à une force du champ magnétique suffisamment basse pour ne pas interférer avec des implants médicaux. Cependant, les personnes porteuses de tels implants déclencheront généralement une alarme qui devra être résolue.

2.7 Les signaux électromagnétiques émis par ces deux types de détecteurs ne devraient pas être assez puissants pour endommager l'organisme, mais ils pourraient cependant dérégler des implants médicaux, par exemple les stimulateurs cardiaques. Il faut donc veiller à ce que l'autorité compétente délivre aux fabricants de détecteurs un certificat attestant que leurs appareils peuvent être utilisés pour inspecter/filtrer les personnes porteuses de tels implants.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2.8 Le bon fonctionnement des WTMD est tributaire de leur emplacement. Il convient donc de les installer à distance de gros objets métalliques mobiles, tels que des portes. De plus, si des WTMD sont placés très près les uns des autres, il convient de veiller à ce qu'ils ne se brouillent pas mutuellement.

2.9 Étant donné que des articles menaçants non métalliques, tels que des objets en céramique, en verre ou en bois, ainsi que des explosifs et autres matières organiques, ne seront pas détectés, il convient d'envisager de prendre des mesures supplémentaires, telles que des fouilles aléatoires et des inspections/filtrages secondaires au moyen d'une technologie de rechange, pour éliminer les risques posés par des armes non métalliques.

2.10 Autre limitation : ces appareils ne peuvent détecter que les objets portés par des personnes. Il est peu probable qu'ils puissent détecter les objets métalliques dissimulés dans une cavité corporelle. C'est pourquoi les fabricants de ces détecteurs s'efforcent de trouver des solutions nouvelles ou complémentaires qui pourront améliorer l'efficacité en matière de sûreté.

HHMD contre WTMD

2.11 Les détecteurs manuels ont des avantages par rapport aux portiques, en ce qui concerne :

a) la précision, car ils permettent de repérer la position exacte sur le corps d'un article qui pourrait constituer une menace ;

b) la portabilité ;

c) le coût unitaire.

2.12 Les inconvénients des HHMD par rapport aux WTMD sont :

a) la trop grande proximité entre l'agent d'I/Fet la personne inspectée/filtrée ;

b) la nécessité de se fier à la précision et à la performance de l'opérateur ;

c) le temps nécessaire à la fouille.

2.13 Les avantages des WTMD sont :

a) la rapidité du traitement ;

b) l'assurance d'uniformité et de cohérence de l'I/F, qui ne dépend pas de la performance d'un agent ;

c) le caractère moins envahissant.

2.14 Le principal inconvénient des WTMD est qu'ils doivent se trouver à un emplacement fixe.

2.15 D'autres technologies peuvent être utilisées conjointement avec le matériel de détection d'objets métalliques ou en remplacement de ce matériel. Elles incluent :

a) les scanners corporels ;

b) les systèmes de détection de traces d'explosifs ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) les scanners de chaussures.

3. SCANNERS CORPORELS

3.1 Les scanners corporels détectent les articles tant métalliques que non métalliques dissimulés sur le corps d'une personne. On parle aussi de scanners de sûreté, technologie d'imagerie avancée, systèmes corporels de détection de menace ou imageurs corporels. Certains systèmes se fondent sur l'interprétation de l'image par un préposé à l'I/F, mais les systèmes automatisés qui affichent l'emplacement d'anomalies sur une figure stylisée deviennent de plus en plus courants, et répondent au souci de discrétion qui peut exister dans certains pays. Les scanners corporels peuvent être utilisés dans les opérations d'I/F aussi bien principale que secondaire (résolution d'alarmes).

3.2 Les scanners corporels utilisent différentes technologies, notamment :

a) ondes millimétriques actives (MM) ;

b) ondes millimétriques passives (MM) ;

c) système d'imagerie térahertzienne ;

d) rayons X — rétrodiffusion ;

e) rayons X — transmission.

Scanners corporels — Ondes millimétriques actives

3.3 Des objets (métalliques ou non métalliques, constituant une menace) dissimulés sur le corps peuvent être détectés comme anomalies en analysant le rayonnement d'ondes MM réfléchies. Cette démarche expose le passager à de très faibles niveaux d'ondes MM non ionisantes. Le matériel de type MM existe dans des versions exigeant l'interprétation de l'image par un opérateur ou avec un logiciel automatisé de reconnaissance de cible, qui projettera l'emplacement d'anomalies directement sur une figure stylisée.

Technologie

3.4 Les ondes MM font partie du spectre électromagnétique mais elles ont une plus grande longueur d'onde que la lumière visible ou infrarouge (rayonnement électromagnétique), ce qui permet une meilleure pénétration à travers les vêtements. Nous sommes tous éclairés par des ondes MM provenant de notre environnement et nous émettons un certain rayonnement MM parce que notre corps est chaud. Les systèmes utilisés actuellement sont des panneaux ou des portails dans lesquels la personne est éclairée et les ondes MM dispersées sont captées et analysées soit par un opérateur, soit par un logiciel de reconnaissance de cible automatisée. Les objets menaçants réfléchissent bien le rayonnement MM et sont donc reconnus comme anomalies.

Utilisation opérationnelle

3.5 Ces systèmes continuent d'être testés et déployés en utilisation opérationnelle. Ils sont utilisés aussi bien comme moyen d'I/F principale que pour la résolution d'alarmes. Dans certains pays, on les utilise au lieu de WTMD pour améliorer la capacité de détection d'articles non métalliques.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

3.6 Les articles suivants peuvent être détectés au moyen de scanners corporels à ondes MM :

a) fusils et engins qui déchargent des projectiles ;

b) couteaux et objets pointus (métalliques ou non) ;

c) explosifs ;

d) éléments d'EEI ;

e) engins conçus pour paralyser ou immobiliser ;

f) instruments contondants ;

g) produits incendiaires ;

h) pulvérisateurs d'agents incapacitants.

Scanners corporels — Systèmes à rétrodiffusion de rayons X

3.7 Des objets (métalliques ou non métalliques, constituant une menace) dissimulés sur le corps, sous les vêtements, peuvent être détectés comme anomalies en regardant le rayonnement rétrodiffusé provenant d'un système à rayons X utilisant la rétrodiffusion. Cette méthode, qui expose le passager à de très faibles niveaux de rayons X, exige actuellement l'interprétation par un opérateur.

Technologie

3.8 Les systèmes à rétrodiffusion de rayons X utilisent un point lumineux mobile qui est balayé mécaniquement sur la personne soumise à l'I/F, à grande vitesse dans le sens horizontal et pendant 5 à 10 secondes dans le sens vertical. Les rayons X dispersés sont détectés par de grands détecteurs et l'image compilée est corrélée au rayonnement dispersé à partir de chaque position du point lumineux mobile. Des zones à numéro atomique (Z) élevé, comme la chair et les explosifs, réfléchissent les rayons X à basse énergie et paraissent brillantes sur l'image. Les objets à Z élevé comme le métal et la céramique paraissent sombres sur l'image.

Utilisation opérationnelle

3.9 La haute résolution, qui pose en fait des problèmes de discrétion et d'attaque par le faible rayonnement, fait de la rétrodiffusion des rayons X un processus de premier ou de second niveau qui est intéressant pour l'I/F des passagers, visant à détecter les menaces que pourraient constituer des objets, métalliques ou non, se trouvant sous leurs vêtements. Les systèmes déployés à des fins opérationnelles sont munis de filtres qui brouillent certaines parties de l'image, pour respecter l'intimité. De plus, des procédures opérationnelles permettent d'établir une séparation visuelle entre l'opérateur qui inspecte l'image et le passager et excluent que l'image du passager soit captée ou conservée. Les systèmes produisent une image de tous les objets transportés par le passager ; actuellement, ils ne peuvent faire la différence entre un portefeuille et une menace. Le défi pour l'opérateur est de reconnaître la menace en partie par sa forme.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

4. DÉTECTEURS DE TRACES D'EXPLOSIFS

4.1 La détection de résidus d'explosifs peut être effectuée au moyen de systèmes de détection de traces d'explosifs lors de l'I/F des passagers, des bagages et du fret pour indiquer la présence d'explosifs. Il y a trois méthodes différentes pour la détection des traces d'explosifs :

a) détection de particules d'explosifs ;

b) détection de vapeurs d'explosifs ;

c) chiens renifleurs d'explosifs.

Technologie

4.2 La plupart des détecteurs de traces utilisent aujourd'hui la spectrométrie à mobilité d'ions pour détecter les explosifs. La spectrométrie de masse peut offrir une sensibilité et une spécificité plus grandes que d'autres techniques. Les détecteurs de traces utilisent un processus en plusieurs étapes par lequel l'agent d'I/F échantillonne une zone susceptible d'être contaminée, puis transfère l'échantillon au détecteur, où le résidu est analysé. Le défi, dans la détection de traces, est d'échantillonner la zone susceptible de contenir une contamination, de manière suffisamment approfondie pour déloger les particules explosives de l'endroit où elles adhèrent à des surfaces.

Utilisation opérationnelle

4.3 Les détecteurs de traces d'explosifs détectent toute une gamme d'explosifs du commerce, militaires ou faits maison, avec un taux de fausses alarmes opérationnelles inférieur à 1 %. Des problèmes de perte de sensibilité sont rencontrés lors d'une utilisation prolongée sans nettoyage, mais c'est une question dont généralement on s'occupe bien.

5. RAYONS X CONVENTIONNELS

5.1 Des explosifs et des armes peuvent être détectés dans les bagages de cabine au moyen de la reconnaissance de leur image par un agent d'I/F sur un système de radioscopie par transmission. Les systèmes actuels offrent des vues multiples par transmission et des informations sur la composition des matériaux, en plus de la densité, facilitant la reconnaissance des menaces.

Technologie

5.2 La majorité des systèmes actuellement déployés utilisent un faisceau en éventail de rayons X de 160 kV pour produire une image à haute résolution qui fournit aux opérateurs des informations sur la densité et le matériau. Les systèmes à faisceaux multiples qui fournissent des informations supplémentaires aux opérateurs deviennent plus courants. Les opérateurs disposent aussi d'outils supplémentaires de manipulation de l'image, tels que le zoom, la manipulation de portée dynamique et le renforcement des bordures.

5.3 Les systèmes radioscopiques conventionnels à vue unique ne donnent qu'une seule image d'un bagage à l'opérateur (préposé à l'I/F) qui regarde les objets depuis une position fixe. L'utilisation de systèmes radioscopiques à vue unique pour la détection d'articles interdits est donc limitée, car le faisceau de rayons X frappe le bagage à un angle unique. L'opérateur pourrait donc devoir faire passer un bagage plusieurs fois en le positionnant chaque fois

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

différemment sur le tapis roulant qui alimente le système, pour en déterminer le contenu avec une exactitude suffisante. Un tel processus est destiné à s'assurer que des objets se trouvant à l'intérieur du bagage ne sont pas masqués par d'autres objets, plus denses.

5.4 Par contre, des systèmes à vues doubles/multiples offrent plusieurs images radioscopiques du même bagage ou article et donnent donc à l'agent d'I/F de sûreté des perspectives ou des angles multiples de ce bagage ou de cet article. Ces systèmes permettent que les préposés aient une plus haute performance de détection des articles interdits, spécialement dans des conditions difficiles (p. ex. articles placés dans des sacs bourrés ou surmontés d'autres objets).

5.5 Certains systèmes radioscopiques à vues multiples permettent une détection automatisée des articles interdits, basée sur l'utilisation de certains algorithmes, ce qui améliore considérablement la sûreté.

Utilisation opérationnelle

5.6 Les systèmes radioscopiques conventionnels sont employés dans le monde entier pour l'I/F des bagages de cabine et dépendent quasi exclusivement de l'interprétation de l'image et de la reconnaissance de la menace par l'opérateur. Du fait de la complexité des images contenant des articles électroniques, il est difficile pour les préposés à l'I/F d'isoler les images de menace. C'est pourquoi il est obligatoire dans certains pays de sortir les grands articles électroniques des bagages de cabine avant leur I/F utilisant des appareils radioscopiques.

5.7 Lorsque des appareils radioscopiques conventionnels sont utilisés pour l'I/F des bagages de soute, il devrait être reconnu que ceux-ci sont généralement plus grands que les bagages de cabine et peuvent aussi être plus complexes. Ceci rend plus difficile pour les opérateurs l'interprétation des images et la détection de tous engins explosifs improvisés, et il convient donc que cette technologie soit complétée par d'autres moyens, tels que la détection de traces d'explosifs, la fouille manuelle, etc.

5.8 Dans le cas du fret, la nature de l'expédition a une très grande influence sur la question de savoir si la radioscopie conventionnelle est un moyen d'I/F efficace. Si le fret est particulièrement dense, il pourrait être impossible pour un opérateur de trouver des engins explosifs improvisés parce que les faisceaux de rayons X ne pénètrent pas à l'intérieur de l'expédition de fret. Dans de tels cas, il convient d'employer d'autres moyens d'I/F.

5.9 Lorsque des systèmes conventionnels de radioscopie sont utilisés, les articles suivants peuvent être détectés par interprétation d'images, et ce par un opérateur entraîné seulement :

a) fusils et engins qui déchargent des projectiles ;

b) couteaux et objets pointus (métalliques ou non) ;

c) explosifs ;

d) éléments d'EEI ;

e) engins conçus pour paralyser ou immobiliser ;

f) instruments contondants ;

g) produits incendiaires ;

h) pulvérisateurs d'agents incapacitants.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Noir et blanc ou couleur

5.10 En monochrome, l'image est présentée en nuances de gris, les zones dans lesquelles les faisceaux ne peuvent pas pénétrer apparaissant en noir et les zones d'entière pénétration des rayons X en blanc. Les appareils de radioscopie en couleur peuvent faire la distinction entre matières organiques et non organiques en attribuant des couleurs aux matières selon leur numéro atomique (Z). Plus la densité est élevée dans chaque bande, plus la couleur est intense.

Éléments supplémentaires

5.11 Plusieurs éléments permettent d'améliorer les images et d'aider les agents d'I/F, notamment :

a) zoom ;

b) haute pénétration ;

c) élimination de l'inorganique, éliminant de l'image la représentation des couleurs de substances inorganiques, en laissant celle des substances organiques, c'est-à-dire des explosifs potentiels ;

d) élimination de l'organique, éliminant la représentation des couleurs de substances organiques, en laissant celle des substances denses ;

e) réglages rendant l'image plus nette (haute définition claire comme le cristal, super haute définition et/ou renforcement des bordures) ;

f) détection d'explosifs ;

g) alerte de densité, avertissant l'opérateur de la possibilité que certains articles soient masqués par des objets plus denses **;**

h) projection d'images fictives de menace (TIP).

6. SYSTÈMES DE DÉTECTION D'EXPLOSIFS LIQUIDES (LEDS)

6.1 Les systèmes de détection d'explosifs liquides ont la capacité d'analyser les liquides, aérosols et gels (LAG) transportés dans des bagages de cabine pour détecter la présence d'explosifs liquides ou de leurs précurseurs, tout en admettant les articles qui sont sans danger.

Technologie

6.2 Plusieurs technologies peuvent être employées pour l'I/F des explosifs liquides et de leurs précurseurs. Exemples :

a) laser Raman ;

b) radioscopie basée sur algorithmes ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) laser FTIR (infrarouge à transformée de Fourier) ;

d) diélectrique ;

e) bandelettes de test pour substances chimiques ;

f) chimioluminescence ;

g) spectrométrie de mobilité ionique ;

h) chromatographie gazeuse ;

i) spectroscopie de masse.

Utilisation opérationnelle

6.3 Sur la base du concept d'opérations (CONOPS), plusieurs types de LEDS peuvent être définis, comme suit :

1. LEDS pour I/F de contenants individuels exigeant que les contenants soient ouverts pour échantillonnage. Les contenants de LAG doivent être retirés des bagages de cabine. Ce type de LEDS est dit de Type A dans certaines régions. Exemples : bandes de test et échantillonneurs.

2. LEDS pour I/F de contenants individuels sans obligation de les ouvrir (le sceau d'origine demeurant intact). Les contenants de LAG doivent être retirés des bagages de cabine. Ce type de LEDS est dit de Type B ou scanner de liquides en bouteille dans certaines régions. Exemple : matériel de table autonome.

3. LEDS pour I/F de contenants multiples sans obligation de les ouvrir (le sceau d'origine demeurant intact). Les contenants de LAG doivent être retirés des bagages de cabine et peuvent être placés sur un plateau spécial. Certains systèmes pourraient être capables de trouver des liquides laissés dans le sac. Ce type de LEDS est dit de Type C dans certaines régions. Exemple : radiographie algorithmique.

4. LEDS pour I/F de contenants multiples de LAG non retirés, dans des bagages ne contenant pas d'articles électroniques complexes (p. ex. ordinateurs portables). Ce type de LEDS est dit de Type D dans certaines régions. Exemples : systèmes CT.

5. LEDS pour I/F de contenants multiples de LAG non retirés, dans des bagages pouvant contenir aussi des articles électroniques complexes (p. ex. ordinateurs portables). Ce type de LEDS est dit de Type D+ dans certaines régions. Exemples : systèmes CT.

6.4 Les articles suivants peuvent être détectés au moyen des LEDS :

a) fusils et engins qui déchargent des projectiles ;

b) couteaux et objets pointus (métalliques ou non) ;

c) explosifs — explosifs liquides seulement ;

d) éléments d'EEI ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

e) engins conçus pour paralyser ou immobiliser ;

f) instruments contondants ;

g) produits incendiaires ;

h) pulvérisateurs d'agents incapacitants.

7. RADIOSCOPIE BASÉE SUR ALGORITHMES

7.1 Dans les systèmes de radioscopie basée sur algorithmes [dits aussi systèmes de détection d'explosifs (EDS)], des technologies à énergie double, à deux axes et à rétrodiffusion des rayons X sont utilisées à divers degrés pour permettre la détermination du coefficient d'absorption massique d'un matériau et d'un numéro atomique Z effectif sur la base de l'interaction de l'énergie des rayons X avec la matière. Les explosifs ont des caractéristiques particulières d'interaction avec les rayons X par rapport aux matières courantes, et la mesure de ces caractéristiques peut servir à identifier une matière qui a une forte probabilité d'être un explosif. Récemment, l'addition de vues multiples et de niveaux renforcés d'automatisation a relevé le niveau de performance, quoique cela soit lié à un coût accru.

7.2 Des transmissions de rayons X peuvent être déployées dans le cadre d'un système à rayons X automatisé basé sur algorithmes pour l'I/F des bagages de cabine et des bagages de soute. Une technologie intelligente, utilisant des algorithmes pour mesurer l'interaction des rayons X avec le contenu des bagages, donne un système efficace pour identifier des matières présentant un risque élevé d'être explosives.

Systèmes de tomographie informatisée

Technologie

7.3 La tomographie informatisée (TI), utilisée par la profession médicale dans la scanographie du cerveau, a été adoptée comme technologie de sûreté de l'aviation pour surmonter les limitations de systèmes d'imagerie qui représentent les bagages comme des objets plats. Les images de TI sont acquises au moyen d'un ou plusieurs détecteurs de rayons X montés sur un portique pivotant éclairé par une source de rayons X (généralement environ 160 kV), se trouvant aussi sur le portique qui tourne autour du bagage à inspecter. Les images générées par les détecteurs sont collectées et compilées, et il est possible d'estimer la forme et la densité de chaque objet se trouvant dans le faisceau à partir de la section reconstruite du bagage. L'algorithme informatique détermine s'il y a dans le bagage des objets de taille suffisante et de densité appropriée pour constituer une menace. Certains systèmes de TI sont conçus pour donner une seule section dont la position est déterminée par préfiltrage du bagage. D'autres systèmes de TI font l'acquisition continue de sections multiples à mesure que le portique tourne et que le bagage s'y déplace de façon continue.

7.4 Un certain nombre de systèmes de TI emploient actuellement une énergie double pour permettre d'estimer la valeur Z (numéro atomique) de chaque objet dans le faisceau, en plus de la densité. Parallèlement à l'image 3D produite par les images en deux dimensions, le numéro atomique Z effectif est calculé et il est possible d'identifier des matières ayant le même numéro Z que des explosifs. Une vue d'un système de radioscopie conventionnel est présentée, où les zones de menace sont indiquées.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Utilisation opérationnelle

7.5 Les taux élevés de fausses alarmes, souvent de l'ordre de 30 %, sont un inconvénient des systèmes de TI. Des systèmes de TI sont utilisés dans des applications d'I/F tant principale que secondaire. En particulier, des systèmes de TI sont actuellement utilisés comme systèmes autonomes de niveau 1, dans le cadre d'un système intégré ou pour résoudre des alarmes générées par un autre système de niveau 1. Le système est fiable et les problèmes ayant pu survenir dans les systèmes intégrés concernaient le système d'acheminement des bagages ; il convient de tenir une stricte comptabilité de chacun des bagages dans le système.

7.6 À mesure que la technologie continue de s'améliorer, des systèmes de TI sont en cours d'évaluation pour d'autres applications, telles que l'I/F des bagages de cabine et des LAG.

7.7 En raison de leurs capacités améliorées de différenciation, des systèmes de TI pourraient fort bien convenir à l'I/F du fret aérien, en fonction de leur coût et des besoins individuels des exploitants en ce qui concerne les quantités et les types de fret.

8. CHIENS DE DÉTECTION D'EXPLOSIFS

8.1 Des chiens de détection d'explosifs associés à des maîtres-chiens compétents sont une autre méthode efficace de détection des explosifs. Ces chiens devraient être entraînés à la détection d'explosifs uniquement, et non à celle de drogues. Ils ne devraient pas non plus être utilisés comme chiens de protection. Ils peuvent être déployés selon :

a) la méthode de course libre, méthode où le maître-chien confie une tâche au chien de manière contrôlée, avec ou sans directives pour échantillonner directement des articles. Cette méthode peut être appliquée à des zones, à des objets ou à des personnes. Le maître-chien interprète le comportement du chien pour détecter la présence d'explosifs ; ou

b) la méthode de détection olfactive à distance des explosifs (*Remote Explosive Scent Tracing*, REST), où un échantillon est soumis pour examen rétrospectif par un chien de détection d'explosifs.

8.2 Les équipes de détection d'explosifs constituées d'un maître-chien et d'un chien sont spécialement entraînées, agréées et soumises à un contrôle qualité aux fins de la détection d'explosifs pour la sûreté de l'aviation.

8.3 Les chiens de détection d'explosifs peuvent être utilisés à cette fin dans les environnements de travail suivants :

a) I/F du fret et de la poste ;

b) I/F de bagages de soute ;

c) comme méthode complémentaire pour améliorer la détection d'explosifs pour :

1) la fouille d'aéronefs ;

2) la fouille de véhicules ;

3) l'I/F de fournitures d'aéroport ou de vol ;

4) l'I/F de personnes et l'I/F de bagages de cabine.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

8.4 Les chiens de détection d'explosifs peuvent être utiles également pour fouiller des installations telles que des aérogares de passagers, des hangars de maintenance ou des entrepôts de fret.

8.5 Leur entraînement initial et périodique exige la disponibilité d'échantillons réels d'explosifs et de moyens ou d'infrastructures dédiés. Pendant le déploiement, les chiens de détection d'explosifs ont besoin aussi de périodes de repos obligatoires, ce qui peut empêcher que cette méthode d'I/F soit efficace dans un environnement de travail où se trouvent des volumes considérables d'articles.

9. FACTEURS HUMAINS ET ERGONOMIE

9.1 Les questions de facteurs humains qui se posent lors de l'évaluation de nouvelles technologies sont à prendre en considération, en particulier :

a) les limitations et les capacités des opérateurs ;

b) le facteur D prime, une mesure des taux de détection ;

c) la convivialité ;

d) la projection d'images de menace (TIP).

Limitations et capacités des opérateurs

9.2 La conscience du caractère critique de la performance humaine dans le maintien des normes de sécurité en sûreté de l'aviation se développe de plus en plus. L'aspect le plus difficile de la tâche d'un agent d'I/F est d'interpréter correctement une image radioscopique, et la recherche montre que les opérateurs ne sont pas entièrement fiables dans les tâches exigeant une surveillance soutenue pour des événements qui se produisent rarement. Il est à prévoir que la qualité des images continuera d'être améliorée et que des systèmes automatisés ou experts, capables d'être intelligents et adaptatifs, tels que l'alerte automatisée de menace et le traitement automatique de données multiples, vont être développés. L'évaluation de la qualité des interactions entre humains et ordinateurs donnera une bonne indication de la valeur et de l'efficacité de tel ou tel système.

Projection d'images de menace (TIP)

9.3 La TIP consiste en insertion virtuelle d'images de menace provenant d'une base de données dans le flux d'images des bagages scannés ; elle assure :

a) une formation continue, sans interruption ;

b) une évaluation objective de la performance ;

c) le maintien de la vigilance des opérateurs.

9.4 On trouvera plus d'informations sur les logiciels de TIP dans l'Annexe 5 au présent appendice.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Annexe 2 à l'Appendice 20

CADRE POUR L'ÉTABLISSEMENT DE SPÉCIFICATIONS MINIMALES POUR LE MATÉRIEL DE SÛRETÉ

1. INTRODUCTION

1.1 Des actes de terrorisme ont montré à quel point ceux qui planifient des attaques peuvent être inventifs. De tels événements ont contraint les autorités des États à prendre des mesures de sûreté supplémentaires pour protéger l'aviation civile contre la possibilité d'attaques terroristes, notamment en déployant des technologies avancées visant à détecter des menaces de différents niveaux de complexité. Malgré les progrès dans les technologies de sûreté, une norme minimale est requise pour assurer que sera faite l'acquisition du matériel qui convient le mieux et que son déploiement sera adapté aux menaces émergentes. La plupart des États déterminent le déploiement de ce matériel sur leur territoire, mais une approche internationale cohérente et normalisée de l'établissement de spécifications minimales pour le matériel de sûreté est la clé pour aider les États dans le développement et la mise en œuvre des nouvelles technologies et de matériel de sûreté nouveau.

1.2 Une approche normalisée de l'établissement de normes et de processus de référence pour le matériel de sûreté de l'aviation pourra aider à assurer la cohérence, dans un nombre grandissant d'États, de l'inspection/filtrage (I/F) des articles pouvant constituer des menaces. Cette approche pourra servir aussi à dissuader des terroristes de chercher des lacunes dans les systèmes et les régimes d'I/F de sûreté de l'aviation dans le monde, car ils seront confrontés à la cohérence dans le matériel utilisé aussi bien que dans les processus qui y sont associés.

1.3 Le cadre proposé dans la présente annexe est destiné à être appliqué à n'importe quel type de technologie.

2. CADRE

L'établissement de spécifications minimales pour le matériel de sûreté exige une approche structurée avec des éléments intégrés, afin d'atteindre un certain objectif ou un certain résultat en matière de sûreté. Les éléments clés à prendre en considération sont :

a) l'identification de la menace ;

b) la capacité et la technologie de détection ;

c) les exigences et les considérations opérationnelles ;

d) le concept d'opérations et les procédures opérationnelles normalisées.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

3. IDENTIFICATION DE LA MENACE

3.1 Les autorités compétentes et les services de renseignement des États devraient collationner les informations sur les organisations terroristes à travers le monde et les articles menaçants qui ont été utilisés lors d'incidents dans le passé, en vue de déterminer les menaces actuelles ou émergentes. Recueillir les données de diverses sources, aux niveaux national et international, devrait aider à identifier les articles qui pourraient être utilisés pour perpétrer un acte d'intervention illicite.

3.2 Les États devraient identifier les menaces afin de prendre des décisions bien informées sur la manière d'empêcher que certains articles constituant une menace ou articles interdits soient introduits dans des zones de sûreté à accès réglementé. Les articles ainsi identifiés pourraient être multiples, mais les États ne devraient pas tenter d'appliquer le même niveau de détection à chacun d'eux et devraient plutôt accorder priorité aux articles les plus menaçants.

3.3 En plus d'identifier la menace, il convient de procéder à une évaluation approfondie pour déterminer les tailles et les types d'articles qui pourraient servir à causer des perturbations majeures dans l'aviation civile, telles que la destruction d'aéronefs ou l'utilisation d'un aéronef comme arme. Les États devraient profiter des recherches, études, analyses et rapports existants qui donnent des caractéristiques mesurables de tels articles. Ces articles devraient inclure, sans y être limités :

a) armes à feu et engins qui déchargent des projectiles ;

b) couteaux et autres objets pointus (métalliques ou non) ;

c) explosifs ;

d) éléments d'EEI ;

e) engins conçus pour paralyser ou immobiliser ;

f) instruments contondants ;

g) produits incendiaires ;

h) pulvérisateurs d'agents incapacitants.

3.4 Les États devraient revoir constamment leur évaluation des menaces contre l'aviation civile, afin de valider et/ou de modifier les mesures et les exigences en place en matière de sûreté, y compris les exigences de détection minimales, et de s'attaquer aux menaces nouvelles et en évolution.

4. CAPACITÉ ET TECHNOLOGIE DE DÉTECTION

4.1 Exigences de détection minimales

4.1.1 Une fois identifiés les articles menaçants, il convient de procéder à une analyse scientifique des caractéristiques et des propriétés de la menace. Cette analyse devrait conseiller les autorités nationales sur le choix de la technologie appropriée pour détecter efficacement les articles menaçants qui auront été identifiés et l'établissement

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

des exigences de détection minimales. À cet égard, les États devraient favoriser la collaboration internationale comme moyen d'aider à l'établissement de telles exigences. Celles-ci devraient tenir compte aussi des capacités de détection de la technologie et de ses limitations, et devraient être revues périodiquement pour que des améliorations puissent être apportées le cas échéant.

4.1.2 Une fois établies les exigences de détection minimales, les États devraient procéder à une évaluation des capacités de détection de la technologie existante. L'évaluation consiste à choisir des paramètres de performance clés et à effectuer ensuite une évaluation des capacités de détection y associées. Les paramètres de performance clés à considérer pour le matériel de sûreté comprennent ce qui suit :

a) probabilité de détection (Pd) : il s'agit de la probabilité qu'un système de détection détecte un certain article menaçant dans un ensemble donné de circonstances ;

b) taux de fausses alarmes (FAR) : il existe deux types de fausses alarmes :

1) fausse alarme négative : tel est le cas lorsqu'un dispositif ne donne pas l'alarme en présence d'un article menaçant. Ce type de fausse alarme a une incidence sur la sûreté ;

2) fausse alarme positive : se produit lorsqu'un dispositif donne l'alarme alors qu'aucun article menaçant n'est présent. Ce type de fausse alarme a un impact surtout opérationnel ;

c) débit : le débit d'un système est exprimé en unités telles que : nombre de personnes par minute, nombre de sacs par heure, etc. La capacité de réaliser rapidement l'I/F des personnes ou des articles est très importante ;

d) autres paramètres clés, tels que : détections automatisées, vues multiples et qualité d'image.

4.1.3 Idéalement, la Pd = 100 % et le FAR = 0 %. En pratique, tel n'est jamais le cas. Si la Pd est plus élevée, le FAR tend à augmenter également. Il convient de faire un compromis sur la base de la Pd minimale requise et du FAR maximal réalisable sur le plan opérationnel. Ce compromis est appelé « sensibilité » dans certains États et « D prime » dans d'autres. Il est à noter que les paramètres ne sont pas tous applicables pour une technologie particulière.

4.1.4 Lorsqu'un système de détection automatisé est utilisé, la performance du système dépend de la proportion de détections automatisées qui sont réussies. Pour que la crédibilité du système soit assurée, les taux de fausses alarmes devraient donc être les plus bas possible. Un nombre élevé de fausses alarmes abaisse la confiance des opérateurs dans la technologie. Dans de tels cas, les opérateurs peuvent abandonner, ignorer ou contourner le système, ce qui mène à des niveaux d'erreurs plus élevés. Le D prime correspond à la mesure où D est égal aux interceptions (*hits*) automatisées moins les fausses alarmes. Seul un D prime élevé, c'est-à-dire des taux de détection élevés combinés à des taux de fausses alarmes extrêmement bas, peut produire réellement les conditions nécessaires pour une amélioration de la performance du système.

4.2 Évaluation de la technologie

Une évaluation de la technologie devrait être effectuée dans des conditions idéales en milieu de laboratoire, en suivant le concept d'opérations prévu communiqué par le constructeur. La performance devrait être évaluée sur la base des exigences de détection minimales décrites ci-dessus. Des essais devraient être effectués de manière à pouvoir éliminer le plus possible de variables, et offrir ainsi des scénarios de tests reproductibles et de la cohérence dans les résultats. Tous les scénarios de tests devraient être documentés et appliqués à toutes les unités de matériel testées au cours de l'évaluation, ce qui donne des données de référence comparables.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

4.3 Performance

Les évaluations de la technologie devraient offrir une opportunité de développer des outils d'essai qui pourront être utilisés pour la « preuve de performance » et les essais de routine du matériel de sûreté acquis ultérieurement. Les outils d'essai développés et référencés selon les besoins de détection lors d'évaluations en laboratoire devraient aussi être utilisés pour mesurer la performance du matériel sur le terrain.

4.4 Normes de performance et amélioration de la technologie

4.4.1 Les informations et les données recueillies lors d'une évaluation de la technologie devraient être utilisées à l'appui de l'établissement de normes de performance techniques pour le matériel de sûreté. Les normes de performance devraient donc servir de référence pour la comparaison et l'évaluation alors que la technologie progresse et que du matériel nouveau ou actualisé est introduit. Par exemple, le matériel technologique peut évoluer d'une manière qui permettra aux États de revoir leur concept des opérations (p. ex. des explosifs liquides pouvant être détectés à l'intérieur d'un bagage à main) ou de relever leurs exigences en matière de paramètres de performance clés.

4.4.2 Les États devraient développer un programme dynamique et progressiste de technologie de sûreté, qui devrait tenir compte des améliorations de la technologie et permettre la révision régulière des normes de performance. Un tel programme devrait assurer en définitive que les systèmes de sûreté en place soient adaptés aux menaces nouvelles et en évolution. En dépit de tous les efforts pour identifier les menaces potentielles contre l'aviation civile, il se peut que la technologie et l'équipement en place ne soient pas capables de détecter toutes les menaces et ne parviennent donc pas à s'attaquer à toutes les vulnérabilités. Les États devraient donc évaluer périodiquement la technologie et le matériel d'I/F en place pour s'assurer qu'ils conviennent toujours, les mettre à niveau lorsque c'est nécessaire et satisfaire aux normes de performance, entraînant ainsi des améliorations technologiques continues.

Note.— Les sections 5 et 6 peuvent être considérées comme des informations complémentaires au cadre proposé pour des spécifications minimales concernant le matériel de sûreté.

5. EXIGENCES ET CONSIDÉRATIONS OPÉRATIONNELLES

Des exigences opérationnelles devraient faire partie des cycles d'acquisition du matériel de sûreté. Avant le déploiement opérationnel de matériel, les aspects suivants devraient être considérés :

a) taille des articles à inspecter/filtrer ;

b) taille et masse du matériel ;

c) capacité d'I/F (débit et capacité horaire d'I/F) ;

d) fiabilité et maintenabilité ;

e) intégrité (sources de brouillage possibles) ;

f) licences, par exemple pour les bandes de fréquences utilisées par le matériel ;

g) exigences de sécurité ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

h) automatisation ;

i) interface opérateur ;

j) besoins d'énergie ;

k) enregistrement de données ;

l) capacité de projection d'images de menace ;

m) besoins de formation ;

n) facilité d'utilisation ;

o) contraintes environnementales (p. ex. température et humidité) ;

p) mise en réseau.

6. CONCEPT D'OPÉRATIONS ET PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES NORMALISÉES

6.1 Lorsqu'il s'agit d'établir une démarche cohérente pour la détection d'articles pouvant constituer une menace, il convient de déterminer un concept d'opérations adapté à l'environnement opérationnel. Ce concept, qui devrait être économiquement viable et opérationnellement efficace, devrait maximiser la capacité de détection du matériel de sûreté. Par exemple, un concept d'opérations qui exige un personnel nombreux pourrait avoir un niveau de sûreté acceptable mais être trop coûteux pour maintenir la compétitivité.

6.2 Un concept d'opérations bien élaboré devrait prendre en considération tous les aspects de l'I/F de sûreté en aviation. Des procédures opérationnelles normalisées devraient décrire pas à pas les actions nécessaires pour utiliser le matériel en place ou pour mener les processus qui ont été identifiés pour empêcher que des personnes non autorisées entrent dans des zones réglementées et/ou pour l'I/F des articles constituant une menace.

7. CONCLUSION

L'établissement de spécifications minimales pour le matériel de sûreté est un processus complexe qui exige un investissement en profondeur dans chaque étape. Une collaboration internationale et le partage d'informations sur l'identification des menaces, les besoins de détection et les évaluations de la technologie assureront l'utilisation efficace des ressources et une approche harmonisée de l'établissement de spécifications minimales pour le matériel de sûreté.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément à l'Annexe 2 de l'Appendice 20

MAINTENANCE DU MATÉRIEL

1. Comme il est essentiel de veiller à ce que tout le matériel déployé à des fins opérationnelles fonctionne conformément aux paramètres établis par leur constructeur, il faut instituer un système d'inspections systématiques de tout le matériel de sûreté pour confirmer qu'il fonctionne correctement.

2. Tout le matériel de sûreté devrait être testé chaque fois qu'il est branché et mis en service. Selon le type de matériel, des pièces appropriées pour procéder à des essais devraient être obtenues des constructeurs ou fabriquées par les opérateurs ; elles pourront être utilisées pour vérifier si le matériel est conforme à ses spécifications et fonctionnera comme prévu. Il faut procéder à deux types de maintenance :

a) maintenance préventive ;

b) maintenance corrective.

3. La maintenance préventive consiste à faire des tests systématiques à intervalles réguliers et à observer le matériel pour déterminer s'il fonctionne conformément à ses paramètres de conception. La maintenance corrective doit être effectuée lorsque le matériel ne fonctionne pas correctement et qu'il est débranché pour réparations et détermination de la cause de la défaillance.

4. Les calendriers complets de maintenance du matériel des aéroports exigent la tenue de registres détaillés de la maintenance effectuée et de documents connexes, qui devraient contenir les renseignements ci-après :

a) listes de tous les matériels installés à l'aéroport avec indication de leur emplacement ;

b) dossiers techniques pour chaque type de matériel, décrivant particulièrement ses caractéristiques techniques, notamment nature, type, numéro de série et constructeur ;

c) renseignements sur l'installation du matériel, notamment date, nom de l'installateur, nom du superviseur de l'installation et tests d'acceptation effectués sur place avant la mise en service initiale.

5. Les registres devraient inclure aussi :

a) l'identification du chef de l'équipe technique pour chaque élément du matériel et la maintenance effectuée, y compris les dates prévues des inspections préventives périodiques et les dates réelles d'exécution de toute maintenance corrective ;

b) les dossiers du programme d'inspections périodiques, y compris les dates des inspections, une indication des relevés effectués, une description des mesures prises et à prendre, les calendriers de remplacement des pièces et composantes, les dates des mesures et les noms des techniciens qui les ont effectuées ;

c) les dossiers de la maintenance corrective, avec indication de la date, du caractère et de la description des mesures correctives qui ont été prises, ainsi que des pièces défectueuses qui ont été réparées ou remplacées.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Étalonnage du matériel

6. Certains éléments du matériel peuvent être réglés pour détecter différents niveaux de menace, en particulier le matériel de détection d'objets métalliques. Les portiques de détection d'objets métalliques (WTMD) comportent normalement plusieurs niveaux de détection et la sensibilité peut être réglée sur chaque machine. Les constructeurs spécifient normalement les niveaux de détection à utiliser en sûreté de l'aviation et peuvent aussi indiquer des réglages de sensibilité minimaux et recommandés. On pourra réduire la sensibilité si des alarmes intempestives sont déclenchées au réglage minimal recommandé, en raison peut-être du brouillage ambiant, mais on ne pourra jamais l'abaisser au-dessous du minimum recommandé par le constructeur, ni au-dessous du niveau prescrit par les normes de l'État. Les WTMD devraient aussi être testés au moyen d'une pièce d'essai opérationnelle pour vérifier qu'elle peut être détectée dans tout l'espace du portique ou dans toutes les positions prescrites du corps.

7. La sensibilité peut être rehaussée, mais cela pourrait augmenter le nombre d'alarmes intempestives et ralentir par là même la vitesse de traitement des passagers, car il y aurait un plus grand pourcentage de passagers susceptibles de déclencher une alarme et de devoir être fouillés une seconde fois. Ce problème peut être atténué si les passagers se débarrassent avant l'I/F de tout le métal dont ils sont porteurs.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Annexe 3 à l'Appendice 20

PROCESSUS D'ACQUISITION DU MATÉRIEL DE SÛRETÉ

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 L'acquisition du matériel d'inspection/filtrage (I/F) de sûreté est un processus en plusieurs étapes qui commence par une compréhension claire des besoins de détection de menaces, des procédures de sûreté pertinentes et de l'environnement opérationnel. Les États, les aéroports et/ou les exploitants d'aéronefs devraient déterminer les menaces particulières à traiter, ainsi que les taux de détection et de fausses alarmes, les niveaux d'automatisation, et le coût total acceptable de la possession du matériel sur tout son cycle de vie. Il convient aussi de prendre en considération la possibilité d'atteintes à la vie privée.

1.2 Des processus de sélection du matériel d'IF de sûreté devraient être mis au point et actualisés au fil du temps, et adaptés pour répondre aux divers besoins. Ces besoins, cependant, sont propres à chaque État. Certains États pourraient ne pas posséder systématiquement l'expertise et les moyens appropriés pour évaluer les normes de performance publiées par les constructeurs par rapport à leurs besoins particuliers, ce qui fait un défi du processus d'acquisition. Les éléments d'orientation ci-dessous donnent une description générale du processus d'acquisition.

2. PROCESSUS DE SÉLECTION DU MATÉRIEL

2.1 Lors de la sélection de matériel d'I/F de sûreté, les États, les aéroports et/ou les exploitants d'aéronefs devraient être prêts à parvenir à un compromis entre les nombreux facteurs qui interviennent. Du matériel fonctionnant exceptionnellement bien pourrait avoir des incidences financières qui en interdisent l'achat, ou poser d'autres problèmes, tels que des limitations opérationnelles (p. ex. débit et complexité des opérations). La clé de tout processus de sélection complet est de parvenir à un équilibre entre le budget disponible, les besoins de performance et les besoins opérationnels, comme le montrent les Figures A20-2 et A20-3 :

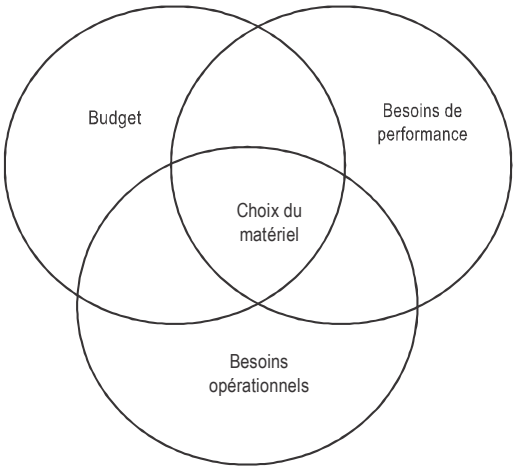


Figure A20-2. Défis du processus de sélection du matériel (schéma à des fins de représentation seulement)

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

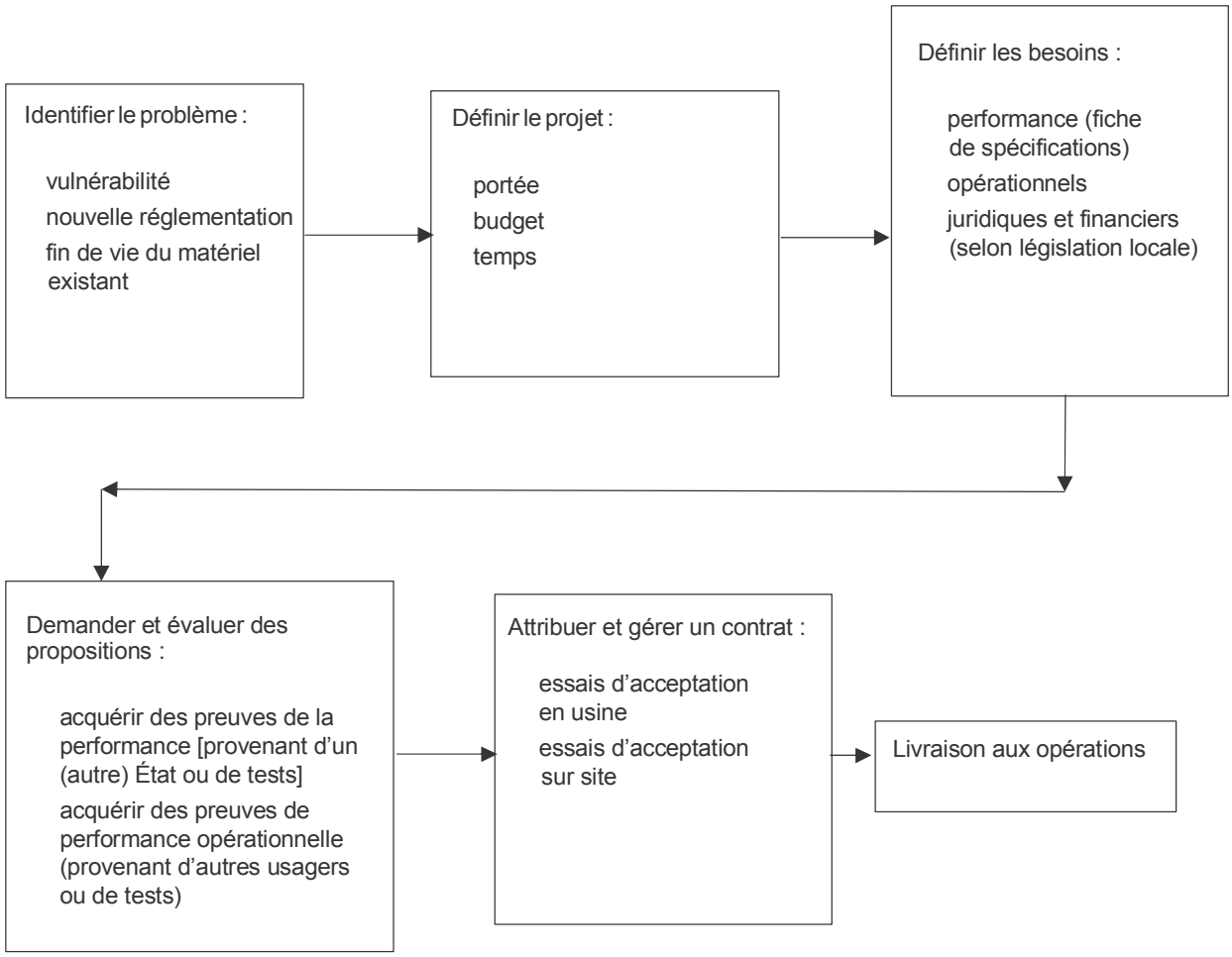


Figure A20-3. Organigramme du processus de sélection du matériel

Budget

2.2 Le budget disponible, qui est un facteur décisif dans tout processus de sélection, peut être grandement influencé par les besoins de performance et les besoins opérationnels. Les États, les aéroports et/ou les exploitants d'aéronefs devraient donc prendre en considération les coûts suivants lorsqu'ils établissent un budget pour l'acquisition de matériel d'I/F de sûreté :

a) coûts afférents au matériel :

1) coûts liés à l'intégration du matériel, qui peuvent dans certains cas représenter un coût supérieur à celui du matériel et devraient donc être examinés de près ;

2) coûts liés à la modification du matériel pour répondre à un besoin particulier ou non standard ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

3) coûts liés à des modifications de l'environnement (où le matériel sera utilisé), y compris les modifications dans les espaces et les besoins de courant électrique ;

b) formation : élaboration de matériel de formation et formation assurée régulièrement ;

c) maintenance :

1) facteurs de cycle de vie du matériel ;

2) compétence et délai d'intervention du prestataire de maintenance ;

3) disponibilité de pièces ;

d) consommables : coûts de consommation d'électricité.

Besoins opérationnels

2.3 Les besoins opérationnels devraient être propres à chaque application particulière. Il convient de prendre en considération, par exemple, les besoins en rapport avec la disponibilité du matériel, tels que l'entretien ordinaire et le temps moyen entre défaillances. Si le besoin opérationnel est que le matériel soit disponible 20 heures par jour, les États, aéroports et/ou exploitants d'aéronefs ne devraient pas choisir un élément de matériel qui ne pourrait être disponible que 18 heures par jour. De même, il convient de considérer les questions suivantes :

a) où le matériel sera utilisé :

1) opérations mobiles ou fixes ;

2) utilisation intégrée ou autonome ;

3) besoins physiques particuliers (p. ex. taille du tunnel à rayons X ou du portail détecteur de métaux) ;

4) besoins environnementaux particuliers (p. ex. température, poussière, vibrations et risque de brouillage d'autre matériel ou provenant d'autre matériel) ;

5) besoins d'espace et poids maximum ;

b) qui l'utilisera et quelles seront la formation/les compétences nécessaires :

1) un ensemble de compétences préqualifiées peut être requis pour les opérateurs, du fait de la complexité du système (p. ex. complexité de l'interface avec l'opérateur) ;

2) un programme de formation devrait être fourni par le fournisseur du matériel ou élaboré expressément par l'utilisateur final (c.-à-d. État, aéroport et/ou exploitant d'aéronefs) ;

3) les procédures opérationnelles normalisées particulières au matériel, notamment les protocoles de résolution d'alarme, devraient être considérées au cours du processus de sélection ;

c) comment il sera utilisé :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

1) niveaux de débit et d'automatisation ;

2) facilité d'utilisation ;

3) mise en réseau ;

4) besoins particuliers de certains types de matériel en énergie électrique ;

5) nécessité éventuelle d'empêcher l'enregistrement de données ;

6) consommables et services : il convient de comprendre clairement quelles fournitures et quels services seront nécessaires pour maintenir le matériel en fonctionnement.

Considérations juridiques et financières

2.4 Il convient de s'occuper du traitement et de la protection des données personnelles, ainsi que de ce qui suit :

a) santé et sécurité : le matériel devrait être conforme aux règlements locaux, y compris les normes relatives au rayonnement, à l'énergie électrique et à la sécurité des opérateurs ;

b) questions de licences (p. ex. bandes de fréquences utilisées par le matériel) ;

c) questions de protection de la vie privée.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Annexe 4 à l'Appendice 20

ÉTABLIR ET ORGANISER DES ESSAIS OPÉRATIONNELS OU PILOTES

1. RAISONS DE PROCÉDER À DES ESSAIS OPÉRATIONNELS

1.1 Il peut y avoir plusieurs raisons pour lesquelles des États, des aéroports et/ou des exploitants d'aéronefs devraient procéder à des essais opérationnels du matériel de sûreté ou d'un nouveau concept/processus de sûreté. Le nouveau matériel ou la nouvelle procédure pourrait :

a) être un outil pour une politique de développement ;

b) améliorer le niveau de sûreté ;

c) être moins coûteux à utiliser ;

d) être moins intrusif pour les passagers ;

e) améliorer le débit de passagers ; et/ou

f) être utilisé comme outil de décision pour choisir entre différents vendeurs.

1.2 Lors des essais opérationnels, il convient de recueillir des données appropriées pour déterminer si les attentes vis-à-vis du nouveau matériel ou du nouveau processus de sûreté sont respectées.

1.3 Les États, les aéroports et les exploitants d'aéronefs devraient travailler en étroite collaboration à mettre sur pied des essais pour assurer qu'une coordination et un partage d'informations efficaces aient lieu assez tôt dans la préparation de ces essais.

2. PHASE HORS LIGNE

2.1 Avant d'utiliser un nouveau type de matériel ou de mettre en œuvre un nouveau processus de sûreté en milieu opérationnel réel, il convient de mener des essais hors ligne. Les bénéfices en sont décrits dans cette section.

2.2 Les essais hors ligne devraient aider à démontrer que le nouveau matériel peut être utilisé et fonctionner en toute sécurité, et qu'il ne présente aucun danger ni pour les passagers, ni pour les opérateurs. Il convient, au cours de cette phase, de consulter la législation nationale et les organes de supervision compétents (p. ex. agences de sécurité radiologique).

2.3 Lorsque l'on introduit du nouveau matériel ou une nouvelle procédure de sûreté pour remplacer du matériel existant ou une procédure existante, les essais hors ligne devraient déterminer si, pour le moins, le même niveau de sûreté est réalisé. Pour cela, des mesures devraient être en place pour surveiller et/ou mesurer le niveau de sûreté réalisé. Il convient aussi d'élaborer des normes de détection si un essai est axé sur un type de matériel entièrement nouveau.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2.4 Pour déterminer si du matériel nouveau ou des procédures nouvelles réalisent le niveau de sûreté attendu, il convient de recueillir des données appropriées et, plus expressément, d'enregistrer pendant l'essai des indicateurs de performance clés (KPI). Chaque KPI devrait être décrit en détail, en tenant compte des éléments suivants :

a) définition du KPI à mesurer (p. ex. le débit peut être défini comme « le nombre de passagers traités par unité de temps à un couloir de sûreté ») ;

b) unité de mesure (p. ex. nombre de passagers par minute) ;

c) manière de procéder à la mesure (p. ex. les portiques de détection d'objets métalliques mesurent le nombre de passages de passagers moins les nombres de reculs en arrière) ;

d) valeurs cibles (p. ex. moins de 3,5 passagers par minute).

2.5 Exemples de KPI :

a) impact sur l'espace ;

b) prix des consommables/coût des opérations ;

c) débit ;

d) taux d'alarmes ;

e) taux de fausses alarmes ;

f) temps nécessaire pour résoudre les alarmes ;

g) durée moyenne de l'inspection/filtrage (I/F) ;

h) satisfaction des passagers ;

i) fiabilité et entretien ;

j) satisfaction du personnel.

2.6 En fonction de la législation nationale, il convient de se pencher sur les questions de respect de la vie privée à la phase hors ligne, avant que le matériel soit testé et/ou déployé dans un environnement opérationnel en conditions réelles.

2.7 Un concept d'opérations (CONOPS) pour du nouveau matériel ou pour un nouveau processus de sûreté devrait être élaboré et son applicabilité dans l'environnement local devrait être examinée. Des documents CONOPS sont généralement fournis par le constructeur du nouvel équipement. Même si cela prend du temps, les États, les aéroports et/ou les exploitants d'aéronefs, selon le cas, devraient examiner le CONOPS et, s'il y a lieu, y apporter des modifications.

2.8 Les questions relatives au personnel devraient être examinées ; elles pourraient inclure ce qui suit :

a) nombre, sexe, rôle et position physique du personnel de sûreté ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) heures de formation supplémentaire nécessaires (en classe et/ou en cours d'emploi) avant d'être autorisé à faire fonctionner le nouveau matériel ou à mettre en œuvre les nouvelles procédures ;

c) instructions données aux passagers par le personnel de sûreté.

2.9 Il convient de considérer assez tôt le lieu et le type de personnes que concerne le nouveau matériel ou le nouveau processus, pour faciliter la réalisation de l'essai dans un environnement opérationnel en conditions réelles. Les points à prendre en considération devraient comprendre :

a) points de départ ou de correspondance ;

b) I/F du personnel ou I/F des passagers ;

c) passagers d'affaires ou de loisirs.

2.10 Il est nécessaire d'identifier toutes les parties qui interviennent activement dans un essai ou qu'un essai pourrait affecter et de les tenir au courant. Ceci inclut les services qui surveillent la conformité aux normes et spécifications nationales et internationales.

2.11 Pour éviter les erreurs de communication entre différents acteurs pendant un essai, il convient d'élaborer des éléments d'orientation en collaboration avec toutes les parties intéressées, pour assurer qu'il y ait accord sur les responsabilités à confier à chaque partie. Ces éléments d'orientation pourront être utilisés aussi pour souligner que l'essai est une activité conjointe de différentes parties.

2.12 Les constructeurs du matériel devraient fournir leur appui technique pendant toutes les phases de l'essai, pour assurer que le résultat ne soit pas affecté par le temps d'arrêt des machines.

3. PHASE D'ESSAI OPÉRATIONNEL EN CONDITIONS RÉELLES

3.1 À la phase d'essai opérationnel en conditions réelles, le nouveau matériel ou les nouvelles procédures sont mis en œuvre dans un environnement en conditions réelles. Ils peuvent être mis en œuvre à la place de matériel ou de procédures existants (p. ex. un WTMD étant remplacé par un scanner corporel) ou comme mesure supplémentaire (p. ex. un scanner corporel étant placé derrière un WTMD comme outil de résolution d'alarme).

3.2 Tous les KPI définis à la phase préparatoire ou à la phase hors ligne devraient être mesurés pour déterminer si l'essai est réussi.

3.3 Les essais devraient être menés suffisamment longtemps pour s'assurer que les résultats sont significatifs. Les États, les aéroports et/ou les exploitants d'aéronefs qui procèdent à un essai devraient tenir compte du fait que des facteurs saisonniers et régionaux peuvent influencer les résultats.

3.4 Des réunions entre les parties intervenantes devraient être organisées au cours de l'essai. Ceci devrait donner l'occasion de rationaliser les processus, de résoudre les problèmes rencontrés et d'adapter la procédure si c'est jugé nécessaire.

3.5 Avant le début des essais opérationnels en conditions réelles, il faudrait élaborer une stratégie de communication et de contacts avec les médias. Une telle stratégie devrait déterminer, par exemple, si le public sera informé à l'avance de ce qu'un essai va avoir lieu. Les avantages et la nécessité de le faire pourront varier selon la

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

nature de l'essai. Il peut être utile, par exemple, que les passagers comprennent quel impact aura sur eux le nouveau matériel ou la nouvelle procédure.

3.6 Pendant un essai opérationnel en conditions réelles, le niveau de sûreté devrait être surveillé constamment, et même de plus près que pendant les essais hors ligne, pour assurer que rien ne vienne le compromettre.

4. PHASE POST-ESSAIS

4.1 À la phase post-essais, il s'agit de compiler les KPI enregistrés pendant la phase d'essai opérationnel en conditions réelles et de tirer la conclusion : est-ce que le matériel ou la procédure répond aux attentes ?

4.2 Les États, les aéroports et/ou les exploitants d'aéronefs qui procèdent à un essai devraient veiller à ce que les enseignements tirés à toutes les phases de cet essai soient documentés, pour faciliter la planification et l'exécution de nouveaux essais.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Annexe 5 à l'Appendice 20

INDICATIONS SUR L'EMPLOI DE LA PROJECTION D'IMAGES FICTIVES DE MENACE (TIP)

INTRODUCTION

1. La présente annexe a pour objet de décrire la technique de TIP et de donner des indications pratiques sur son emploi. Elle pourra constituer un texte de référence pour les services de gestion de la sûreté et de formation en matière de sûreté.

DESCRIPTION DE LA TIP

2. La TIP est un programme informatique qui projette des images fictives d'articles menaçants (p. ex. pistolet, couteau, EEI) à l'intérieur de l'image radioscopique d'un bagage et qui s'installe sur des appareils à rayons X. L'image fictive de menace apparaît comme une menace réelle à l'intérieur du bagage. Rien n'indique à l'opérateur qu'il s'agit d'une image fictive, ni avant ni pendant sa projection. Les images sont projetées fréquemment et de façon imprévisible.

3. Comme dans le cas de menaces réelles, la tâche de l'opérateur consiste à détecter ces images fictives. Pour indiquer qu'il a détecté une image de menace, l'opérateur appuie sur le bouton approprié du tableau de commande. Le système donne immédiatement un retour d'information à l'opérateur quant à l'exactitude de sa réaction. Un registre répertorie toutes les réactions de l'opérateur et donne une expression de la performance individuelle sur une certaine période de temps.

AVANTAGES DE LA TIP

4. Si elle est bien utilisée, la TIP pourra être un outil précieux dans la formation et dans le suivi de la performance de détection. Elle présente plusieurs avantages, notamment le fait que les opérateurs d'appareils à rayons X seront régulièrement exposés à des images d'objets menaçants et qu'ils se familiariseront ainsi avec les images radioscopiques de ces objets et seront mieux préparés à reconnaître des articles qui constituent une menace réelle. Cela sera particulièrement utile dans le cas des types de menace que l'on ne trouve que rarement, par exemple des EEI.

5. La recherche a montré que les opérateurs d'appareils à rayons X utilisent volontiers les systèmes de TIP, et ces opérateurs sont nombreux à reconnaître que ces systèmes entretiennent leur motivation et leur intérêt pour la tâche d'I/F. Des opérateurs ont aussi indiqué qu'ils sont plus attentifs lorsqu'ils savent que des images fictives pourront être projetées au cours de leur tour de service, et qu'ils sont davantage motivés à bien faire lorsqu'ils savent que leur performance est observée.

6. Les données stockées dans un système de TIP pourront être utiles dans la formation. Elles comprennent des informations sur le nombre et les types d'images projetées qui ont été détectées ou manquées par l'opérateur. L'analyse de ces données permettra d'identifier les points forts des stagiaires et leurs points faibles, et de déterminer dans quelles directions une formation additionnelle serait utile ; ainsi la TIP pourra aider à ajuster la formation. La TIP pourra aussi servir à contrôler les niveaux de compétence des opérateurs.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

SÉLECTION D'UN SYSTÈME DE TIP

7. Les logiciels de TIP sont jusqu'à présent spécifiques à certains équipements, c'est-à-dire que les constructeurs d'appareils à rayons X proposent des systèmes de projection qui ne peuvent fonctionner que sur leurs propres modèles d'appareils à rayons X. Les systèmes entre lesquels un utilisateur pourra choisir seront donc limités par les types d'appareils à rayons X qu'il utilise. Bien des appareils à rayons X modernes sont livrés comme prêts à recevoir un système de TIP ; sur ces appareils, le processus d'activation de la TIP est simple et direct, mais l'installation sur des appareils plus anciens pourrait être plus complexe, voire impossible.

8. Des systèmes de TIP ont été testés dans des conditions opérationnelles et devraient fonctionner sans perturber l'I/F. Cependant, lorsqu'un logiciel de TIP est mis en marche pour la première fois, il convient de désigner une personne pour surveiller le système pendant plusieurs semaines afin de vérifier qu'il fonctionne convenablement, ce qui devrait inclure un examen attentif de l'exactitude des données. Cette période d'essai permettra aussi aux opérateurs de s'habituer au système avant que les données soient officiellement collectées et utilisées, par exemple à des fins de contrôle de la performance.

PRÉPARATION À L'UTILISATION DE LA TIP

Collection d'images à projeter

9. Une collection d'images est un élément fondamental de tout système de TIP ; elle comprendra différentes images de menace, typiquement des armes à feu, couteaux et engins EEI. Le système sélectionnera des images de menace dans cette collection pour les présenter à l'intérieur de l'image du bagage d'un passager. Les images de la collection devraient être représentatives et réalistes ; elles devraient aussi être variées et nombreuses, ce qui réduira la fréquence avec laquelle les opérateurs commenceront à reconnaître certaines images.

10. Certains systèmes de TIP sont livrés avec une collection d'images incorporée, mais il est possible que certaines des images de la collection ne correspondent pas aux exigences de l'État. Les autorités compétentes devraient être consultées pour déterminer si les images fournies par le constructeur conviennent.

Droit d'accès

11. Seules des personnes autorisées devraient être admises à accéder à un système de TIP, à regarder et télécharger les données et/ou à déterminer les différents paramètres de TIP. L'accès à chacune de ces composantes d'un système de TIP devrait être strictement contrôlé, et les systèmes de TIP existants devraient faire appel à une protection par mot de passe et identification pour contrôler l'accès. Des mots de passe devraient être attribués aux personnes qui auront besoin d'avoir accès au système, avant que le logiciel de la TIP soit mis en marche. Par exemple, les opérateurs d'appareils à rayons X ne devraient y avoir accès que pour filtrer des bagages sur des appareils à rayons X et le personnel d'encadrement en matière de sûreté devrait y avoir accès pour regarder les données de TIP.

12. Une personne devrait être désignée à chaque aéroport pour tenir à jour une liste complète des utilisateurs, de leurs mots de passe et de leurs droits d'accès. Tous les mots de passe devraient être considérés comme confidentiels et être contrôlés sur la base du « besoin de savoir ».

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Bases de données d'utilisateurs

13. Avant que le logiciel de TIP puisse être utilisé dans l'environnement opérationnel, les bases de données d'utilisateurs devraient être complétées par des indications détaillées sur toutes les personnes qui utiliseront le système et y auront accès. De telles bases de données permettent de mettre les personnes concernées en rapport avec les informations concernant la performance de détection et avec toutes tentatives d'accès au système. En général, il faudra les informations suivantes concernant chaque personne : nom, aéroport où elle travaille, mot de passe et/ou numéro d'identification.

14. Différentes marques de systèmes de TIP recourent à différentes méthodes pour réaliser les bases de données. Par exemple, certains systèmes obligent à entrer directement les informations au moyen du tableau de commande ou du clavier de l'appareil à rayons X, tandis que d'autres permettent d'entrer les informations dans un tableur électronique qui est ensuite chargé dans un système de TIP. Lorsque la base de données est achevée, il devrait être possible de la copier dans tous les autres appareils à rayons X dotés du logiciel de TIP. Cela sera particulièrement utile si de nombreux opérateurs utilisent plusieurs appareils à rayons X équipés d'un logiciel de TIP.

15. Les bases de données devraient être modifiées si de nouveaux renseignements détaillés sur les utilisateurs sont introduits ou si un mot de passe cesse d'être valide.

Briefing et formation des opérateurs

16. L'expérience a montré que les opérateurs d'I/F sont assez nombreux à exprimer initialement des soucis au sujet de l'utilisation d'un logiciel de TIP, car ils ne savent pas très bien quelles données de performance seront collectées et comment elles seront utilisées. Il convient de donner à tous les opérateurs l'occasion d'exprimer leurs réserves ou leurs soucis et de les prendre en compte. Les opérateurs devraient comprendre qu'un logiciel de TIP a pour but principal d'optimiser la performance et de leur donner des indications sur la qualité de leur travail, et non d'être utilisé comme outil coercitif. Il convient aussi de leur expliquer les avantages de la TIP pour eux-mêmes et pour la sûreté en général. Une méthode possible pour apaiser les soucis initiaux des opérateurs consiste à introduire le logiciel avec un mot de passe et un numéro d'identification génériques, de sorte que les opérateurs ne seront pas tenus d'insérer leur propre mot de passe ou numéro d'identification lors de la première mise en marche. Lorsque les soucis auront été apaisés, des mots de passe et numéros d'identification individuels pourront leur être attribués.

17. Il convient de donner un briefing aux opérateurs et de les former avant qu'ils ne soient appelés à utiliser les systèmes de TIP dans un environnement opérationnel, et de leur faire comprendre parfaitement ce que fait le logiciel de TIP, sans qu'ils le confondent avec les systèmes de reconnaissance automatique employés pour détecter des explosifs. Autant que possible, tous les opérateurs devraient recevoir en même temps le briefing au sujet du logiciel, car cela réduira la probabilité de transmission d'informations inexactes entre membres du personnel. Par exemple, il arrive souvent que des opérateurs supposent à tort que toutes les images projetées seront très complexes et qu'elles seront présentées presque constamment durant une période de service. Il convient donc qu'il y ait dans le briefing initial des exemples des types d'images que les opérateurs verront, ainsi qu'une indication approximative de la fréquence à laquelle des images apparaîtront. Les opérateurs devraient comprendre que la présentation des images ne sera pas prévisible, même si elle est fréquente.

18. Il y a plusieurs façons de dispenser une formation sur le logiciel de TIP. Des simulateurs employés hors ligne pourront être utiles. La formation pourra être donnée aussi sur un appareil réel à rayons X, à condition que ce soit sous surveillance stricte. D'autres indications sur le briefing et la formation en logiciel de TIP sont données dans le supplément à la présente annexe.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

UTILISATION OPÉRATIONNELLE D'UN SYSTÈME DE TIP

Paramètres opérationnels

19. Avant de pouvoir utiliser un logiciel de TIP, il convient de mettre en place un certain nombre de paramètres opérationnels décrits dans le Tableau A20-1. Ceux-ci détermineront, par exemple, les types d'images à présenter et la fréquence avec laquelle elles seront présentées. Les autorités compétentes de l'État devraient exercer un contrôle sur ces paramètres, et les aéroports ne devraient pas pouvoir y apporter des modifications. Cependant, il importe que le personnel de gestion de la sûreté et de formation en sûreté à chaque aéroport comprenne bien comment fonctionne le logiciel de TIP et quels sont les différents paramètres que contrôlent les sections de politique et réglementation de la sûreté de l'aviation civile.

Tâche de l'opérateur

20. L'introduction d'une image TIP n'entraîne aucun changement dans l'objectif principal de la tâche de l'opérateur, qui est la détection d'articles interdits. De même, il n'y aura pas de changements dans l'aspect physique de l'appareil à rayons X lorsque le logiciel de TIP aura été installé. Le même tableau de commande sera utilisé et toutes les fonctions resteront normales.

Tableau A20-1. Paramètres de fonctionnement de la TIP

Proportion des bagages	Le paramètre « proportion des bagages » régit la fréquence de présentation d'images TIP. Plus précisément, il représente la fréquence d'images TIP par rapport au nombre de bagages qui passent par l'appareil à rayons X. Par exemple, une proportion de 1 sur 100 veut dire qu'il y aura une image TIP par centaine de bagages. Cette proportion sera fixée selon la cadence de passage des bagages dans chaque installation de filtrage.
Plage de diversification	Le paramètre « plage de diversification » introduit une certaine variation dans la proportion des bagages, afin d'empêcher les opérateurs de compter les bagages pour essayer de prédire quand la prochaine image TIP sera présentée. Par exemple, si la proportion des bagages était d'une image TIP par centaine de bagages, et si la plage de diversification était de ±40 %, il y aurait entre une image TIP sur 60 bagages et une image TIP sur 140 bagages*.
Proportion de hasard	Le paramètre « proportion de hasard » permet de projeter hors de la plage de diversification, au hasard, un certain pourcentage des images TIP programmées. Cela sert à stimuler la vigilance des opérateurs, par exemple en présentant occasionnellement une image dans deux bagages successifs*.
Délai de décision initiale	Une image TIP sera visible aussi longtemps que l'image radioscopique du bagage sera visible ; ainsi, lorsque le défilement de l'image radioscopique commencera sur l'écran du moniteur, l'opérateur aura typiquement de 4 à 5 secondes pour réagir à la présence d'une image TIP et arrêter l'image afin de pouvoir l'analyser. Le délai de décision initiale devrait donc être fixé en fonction de la vitesse du tapis roulant de l'appareil.
Délai de décision de menace	Lorsqu'un opérateur aura appuyé sur le bouton STOP dans la limite du délai de décision initiale, il aura davantage de temps pour analyser l'image ; ceci est souvent appelé « délai de décision de menace ». Le réglage exact de ce paramètre pourra varier, mais il se situera généralement entre 20 et 30 secondes.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Sélection d'images	Le pourcentage de chaque catégorie d'articles de menace à présenter devrait être spécifié, par exemple 50 % d'engins explosifs, 25 % d'armes à feu, 25 % de couteaux. On pourra faire varier ces pourcentages en fonction des besoins de formation. On pourra aussi choisir des images spécifiques à présenter. Il n'est pas possible actuellement de commander la présentation d'une image TIP spécifique dans tel ou tel bagage. Par conséquent, le niveau de difficulté d'une image TIP dépendra en grande partie du contenu du bagage dans lequel elle sera présentée.
** Les images présentées dans le mode « plage de diversification » et dans le mode « proportion de hasard » seront présentées à la place d'images qui auraient été présentées dans le mode « proportion des bagages », c'est-à-dire qu'il ne s'agira pas d'images supplémentaires. Sur une certaine période de temps, la fréquence des images TIP projetées correspondra à la « proportion des bagages ».*	

21. Toutefois, le logiciel de TIP introduira quelques petits changements dans la tâche, en sus de la présentation des images TIP. Par exemple :

a) les opérateurs devront appliquer la procédure d'entrée et de sortie dans le système ;

b) lorsque les opérateurs appuieront sur la touche RECHERCHE, un retour d'information sera donné ;

c) lorsque les opérateurs commenceront une session, leurs noms seront discrètement affichés sur l'écran.

Messages de retour d'information

22. Quatre messages de retour d'information pourront être présentés à l'opérateur ; ils sont décrits ci-après.

23. Lorsqu'un opérateur aura détecté une image TIP, il appuiera sur le bouton RECHERCHE. Un message « détection réussie » l'informera alors qu'il a correctement identifié un certain type d'image TIP (voir Figure A20-4). Ce message restera sur l'écran avec l'image TIP qui sera maintenant mise en évidence (voir Figure A20-5). Cela laissera un certain temps à l'opérateur pour regarder l'image et analyser ses caractéristiques. Si l'opérateur appuie sur le bouton STOP, le message et l'image TIP disparaîtront, ce qui laissera l'image radioscopique initiale du bagage. L'opérateur analysera alors de nouveau cette image pour vérifier qu'il n'y a pas d'engin réel ou d'arme réelle.

PROJECTION D'IMAGE FICTIVE DE MENACE (ARME À FEU) CORRECTEMENT IDENTIFIÉE.
RÉEXAMINER L'IMAGE POUR CHERCHER MENACES RÉELLES.
APPUYER SUR STOP POUR ENLEVER CE MESSAGE.

Figure A20-4. Message de détection réussie

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

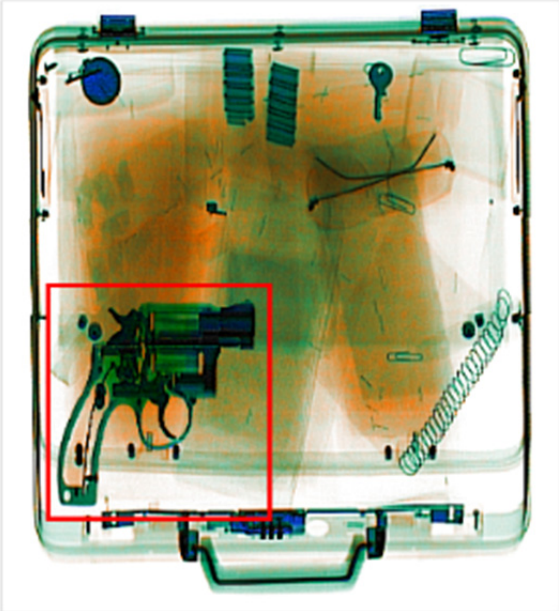


Figure A20-5. Exemple d'image TIP
(image gracieusement fournie par Rapiscan)

24. Si un opérateur appuie sur le bouton RECHERCHE alors qu'aucune image TIP n'est présente, un message « fausse alarme » apparaîtra pour informer l'opérateur qu'aucune image TIP n'était présente dans cette image et qu'il devrait suivre les procédures de sûreté appropriées en cas d'article suspect dans un bagage (voir Figure A20-6). Les opérateurs devraient bien comprendre la signification de ce message, c'est-à-dire que l'article qui a éveillé les soupçons N'EST PAS une image TIP et que le bagage devra être fouillé manuellement. Comme auparavant, ce message restera sur l'écran jusqu'à ce que l'opérateur appuie sur le bouton STOP.

AUCUNE IMAGE TIP N'ÉTAIT PRÉSENTE.
VOUS ALLEZ DEVOIR FOUILLER MANUELLEMENT CE BAGAGE
OU APPELER UN SUPERVISEUR.
APPUYER SUR STOP POUR ENLEVER CE MESSAGE.

Figure A20-6. Message de fausse alarme

25. Si un opérateur n'a pas réussi à détecter une image TIP, il lui sera présenté un message « TIP manquée » qui lui indiquera qu'il a manqué un certain type d'image TIP (voir Figure A20-7). Ce message lui sera présenté aussi s'il n'a pas réagi à une image TIP dans le délai de décision initiale, ou lorsque l'image commencera à disparaître de l'écran. Le message et l'image TIP resteront sur l'écran jusqu'à ce que l'opérateur appuie sur le bouton STOP.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

IMAGE TIP (ARME À FEU) MANQUÉE.
RÉEXAMINER L'IMAGE POUR VOIR S'IL Y A UNE MENACE RÉELLE.
APPUYER SUR STOP POUR ENLEVER CE MESSAGE.

Figure A20-7. Message de TIP manquée

26. Un message d'annulation sera présenté lorsqu'il y aura eu, par exemple, une erreur ou une difficulté de présentation de l'image TIP dans l'image du bagage (voir Figure A20-8). Ce message devrait servir à rassurer l'opérateur en lui indiquant qu'il y a eu une erreur du système, et non une erreur ou une omission de sa part. Ce type de message ne sera pas répertorié dans le registre.

IMAGE TIP ANNULÉE.
RÉEXAMINER L'IMAGE POUR VOIR S'IL Y A UNE MENACE RÉELLE.
APPUYER SUR STOP POUR ENLEVER CE MESSAGE.

Figure A20-8. Message d'annulation

27. Le libellé exact des messages ci-dessus pourra changer, mais essentiellement ils donneront des indications sur l'exactitude de la réaction de l'opérateur tout en répétant qu'il faut toujours analyser l'image pour détecter d'éventuelles menaces réelles.

Données

28. Les données sur les réactions des opérateurs sont préservées automatiquement dans le système de TIP. Ces données comprennent, entre autres éléments, le nombre d'images TIP présentées, le nombre de réussites et d'échecs dans chaque catégorie de menace et les copies électroniques des images manquées alors qu'elles étaient présentées à des opérateurs. Ces données seront préservées dans un certain nombre de comptes rendus. Pour que les données puissent être analysées, ces comptes rendus devront d'abord être téléchargés à partir de l'appareil à rayons X puis entrés dans un progiciel de chiffrier électronique proposé dans le commerce.

29. Le processus de téléchargement des données à partir d'un système de TIP devrait être rapide, simple et direct. Les détails exacts de cette procédure pourront varier d'un type d'appareil à rayons X à un autre, mais dans tous les cas il s'agira de sauvegarder les données dans des médias externes. Le téléchargement des données ne devrait pas demander plus de 5 minutes pour chaque mois de données et l'accès à ces données devra être restreint. Des systèmes en réseau pourraient réduire le travail de téléchargement des données TIP.

30. Pour l'utilisation à l'aéroport, les données TIP devraient être téléchargées et analysées au moins une fois par mois, afin de pouvoir servir à contrôler la compétence des opérateurs. Il y aurait lieu aussi de réfléchir à la façon dont ces informations pourraient être utilisées dans des cours de recyclage d'opérateurs. Il importe d'utiliser positivement les données TIP pour cibler la formation sur les points faibles éventuellement identifiés, plutôt que de les utiliser comme outil de pénalisation du personnel.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément à l'Annexe 5 de l'Appendice 20

INDICATIONS POUR LA FORMATION DES OPÉRATEURS DE RADIOSCOPIE DANS L'UTILISATION DE LA TIP

Les indications ci-après ont été rédigées à la suite d'essais intensifs de logiciels de TIP, qui ont montré que de nombreux opérateurs ont initialement des soucis au sujet de la TIP, particulièrement en ce qui concerne la collecte de données individuelles de performance. C'est pourquoi il convient d'organiser le briefing et la formation des opérateurs autour des points à enseigner décrits ci-après. Il convient de donner à tous les opérateurs l'occasion d'exprimer les soucis qu'ils pourraient avoir au sujet du logiciel de TIP et de sa fonction, et de faire droit à ces soucis de façon appropriée. Avant d'être admis au briefing ou à la formation, les opérateurs devraient avoir suivi avec succès des cours de formation dans la reconnaissance d'armes à feu, d'explosifs, d'engins incendiaires et de marchandises dangereuses, et bien connaître l'utilisation des appareils conventionnels à rayons X.

BUT : Faire en sorte que les stagiaires comprennent bien le concept de TIP et soient compétents dans son utilisation.

OBJECTIFS : Le stagiaire devra :

1. comprendre ce qu'est la TIP et dans quel contexte elle est utilisée ;
2. comprendre les avantages que peut procurer la TIP ;
3. être compétent dans l'utilisation du logiciel de TIP et comprendre les changements qu'il peut introduire dans la tâche d'I/F ;
4. comprendre comment le système et les données TIP seront gérés.

OBJECTIF 1 : En quoi consiste la TIP et dans quel contexte sera-t-elle utilisée ?

Points à enseigner :

a) La TIP est un programme informatique qui s'installe sur les appareils à rayons X utilisés dans le contexte de l'I/F des bagages de cabine des passagers.

b) Le logiciel de TIP N'EST PAS un moyen automatisé de détection d'explosifs ou d'armes.

c) Le logiciel projette des images réalistes de menace dans l'image radioscopique du bagage.

d) Les types d'images sont sélectionnés dans une collection d'images (armes à feu, couteaux et engins explosifs improvisés).

e) Des images sont projetées dans tous les types de bagages.

f) L'emplacement des images TIP variera à l'intérieur des bagages.

g) La difficulté de détection d'une image TIP dépendra en partie du contenu du bagage.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

h) Il y aura occasionnellement des erreurs de système, par exemple une partie de l'image de menace pourrait être projetée à l'extérieur du bagage.

i) La tâche de l'opérateur consiste à détecter les images de menace, comme dans le cas de menaces réelles.

j) Les réactions de l'opérateur seront inscrites dans une base de données.

k) Différents paramètres opérationnels pourront être programmés, y compris les types d'images et la fréquence à laquelle elles seront insérées, fréquemment mais de façon imprévisible. Les opérateurs ne devraient pas être informés de la fréquence exacte de présentation.

OBJECTIF 2 : Quels avantages la TIP peut-elle procurer ?

Points à enseigner :

a) Les opérateurs seront davantage en contact avec des images de menace, particulièrement avec des articles rarement observés tels que des engins explosifs improvisés.

b) Il y aura un retour immédiat d'information sur l'exactitude des réponses, c'est-à-dire détection réussie, fausse alarme, TIP manquée et annulation.

c) Les opérateurs sauront que des images vont être présentées mais pas quand elles seront présentées, de sorte que la vigilance sera rehaussée.

d) Les opérateurs seront davantage motivés.

e) La formation des opérateurs pourra être adaptée individuellement grâce à l'identification des points forts et points faibles constatés dans l'utilisation de données TIP.

OBJECTIF 3 : Comment être compétent dans l'utilisation du logiciel de TIP, et quels changements va-t-il introduire dans la tâche d'I/F ?

Points à enseigner :

a) Moyens requis d'entrée et de sortie, y compris les procédures correctes et confirmation, avec messages et inscription des noms.

b) Procédures à appliquer lorsqu'une image TIP est suspecte.

c) Boutons appropriés pour le logiciel de TIP sur le tableau de commande de l'appareil à rayons X.

d) Messages de TIP et signification de chacun d'eux, c'est-à-dire détection réussie, fausse alarme, TIP manquée ou annulation.

e) Mesures de suivi, par exemple comment faire disparaître le message de notification de TIP et quand procéder à la fouille de bagages.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Note.— Il convient de rappeler aux opérateurs que des objets de menace réels pourraient se trouver dans le bagage, et qu'ils devront donc vérifier en permanence les images de bagages pour déceler d'éventuelles menaces réelles. Certains systèmes de TIP sont dotés d'un moyen de formation incorporé qui pourra être utile dans la formation d'opérateurs mais ne devrait être utilisé que sous surveillance. Des simulateurs de TIP sont aussi de bons outils de formation, permettant aux opérateurs de s'entraîner hors ligne dans l'utilisation de la TIP.

OBJECTIF 4 : Comment seront gérés le système de TIP et les données collectées ?

Points à enseigner :

a) Gestion du système de TIP utilisé, notamment rôles et responsabilités de toutes les parties intéressées, par exemple la section de politique et réglementation de la sûreté de l'aviation civile, les cadres et les superviseurs de l'organisme de sûreté d'aéroport, les représentants des fabricants.

b) Gestion de données TIP, notamment :

1) format et nature des données qui seront collectées ;

2) qui aura accès aux données ;

3) comment les opérateurs pourront avoir accès aux données ;

4) quel usage sera fait des données.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Annexe 6 à l'Appendice 20

INSPECTION/FILTRAGE DE ZONES DENSES ET D'OBJETS OPAQUES

1. Si le degré d'absorption d'un faisceau de rayons X est assez fort, la zone correspondante sur l'image l'indiquera soit en attribuant une certaine couleur à la zone dans le cas d'un appareil conventionnel de radioscopie, soit en déclenchant une alarme automatique et en faisant ressortir la zone en question avec une alerte de densité, dans le cas des équipements plus perfectionnés.

2. Une alerte de densité affiche les zones du bagage qui sont trop denses pour être suffisamment pénétrées en vue d'une analyse précise. Les zones denses ne sont pas nécessairement opaques aux rayons X mais elles peuvent l'être ; toutefois, étant donné le degré d'absorption des rayons X à énergie double, avec le faisceau à faible énergie d'un système à faisceau double qui est complètement bloqué, par exemple, les informations données à l'opérateur de radioscopie sont limitées, et souvent nettement limitées.

3. Les opérateurs de radioscopie devraient être conscients qu'il peut y avoir des occasions où l'utilisation de certaines fonctions de renforcement de l'image, par exemple réglage du contraste, peut procurer plus d'informations, mais que l'on ne peut s'y fier pour obtenir assez d'éclairage significatif de la zone examinée. Les opérateurs devraient bien comprendre la valeur et les limitations des fonctions de renforcement qu'ils utilisent à l'égard de zones denses et d'objets opaques, ainsi que la nécessité d'être prudents lorsqu'il s'agit de juger des zones mises en relief par une alerte de densité. Les opérateurs devraient envisager :

a) d'évaluer la taille de la zone ou de l'objet signalés par l'alerte, afin de déterminer s'ils pourraient masquer un article interdit, notamment un EEI. Si des petites zones d'alerte recouvrent en partie une masse organique, les opérateurs devraient s'efforcer de déterminer si ces zones denses pourraient masquer des éléments d'un EEI. Il faut comprendre qu'une zone opaque empêche de présenter des informations sur les articles qui se trouvent derrière la zone, mais aussi des informations sur les articles qui se trouvent devant cette zone. Il en est ainsi parce que l'absorption du faisceau de rayons X est telle que l'information concernant le contenu du bagage est affectée sur la totalité du faisceau ;

b) d'examiner les objets sous des angles différents, par exemple à 90 degrés de l'angle de présentation initiale du bagage, ce qui peut leur permettre de déterminer plus clairement la taille et la forme de l'objet. Dans certaines circonstances, une orientation différente pourrait améliorer la pénétration des rayons X dans la totalité ou dans certaines parties de l'objet, ce qui permettrait une bonne évaluation. Si la taille de la zone ou de l'objet est jugée insuffisante pour recouvrir ou masquer un article interdit, le bagage peut être considéré comme admis.

4. Dans la plupart des cas, la meilleure pratique à appliquer lorsqu'il y a une zone dense ou un objet opaque consiste à soumettre le bagage à un nouvel examen radioscopique avec des rayons X à plus forte pénétration, ou à fouiller manuellement le bagage et son contenu, avec en plus l'utilisation d'un équipement d'analyse d'ETD, si disponible.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 21

SIGNALISATION DE SÛRETÉ DE L'AVIATION

1. Le présent appendice illustre une série de panneaux de signalisation à utiliser au contrôle d'accès, aux postes d'I/F des passagers ou pour informer le public des impératifs du programme de sûreté.

2. L'expression « zone réglementée » est couramment utilisée sur les panneaux d'information et, dans le contexte du présent appendice, elle a la même signification que le terme « zone de sûreté à accès réglementé ». « Zone de sûreté » ou d'autres termes qui expriment la même idée conviennent tout aussi bien, à condition qu'ils correspondent aux expressions utilisées dans la législation habilitante et soient conformes aux autres dispositions juridiques.

3. Les panneaux devraient indiquer l'autorité légale et le titre de la personne habilitée à déterminer les zones qui seront désignées stériles, car ces indications sont souvent nécessaires pour satisfaire aux dispositions légales.

4. L'expérience montre que l'indication sur les panneaux de sûreté des peines qui peuvent être encourues, en particulier aux points de contrôle d'accès, rehausse l'effet de dissuasion (voir Figures A21-1 à A21-10).

ZONE RÉGLEMENTÉE

ACCÈS INTERDIT SANS AUTORISATION EXPRESSE

Figure A21-1. Panneau de clôtures ou de barrières

ZONE RÉGLEMENTÉE

ACCÈS INTERDIT SANS AUTORISATION EXPRESSE

ENTRÉE STRICTEMENT RÉSERVÉE AUX PASSAGERS ET AUX PERSONNES AUTORISÉES

PEINE ENCOURUE : X MOIS D'EMPRISONNEMENT ET XX $ D'AMENDE

(AUTORITÉ)

Figure A21-2. Panneau de point d'accès des passagers

Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

ZONE RÉGLEMENTÉE

ACCÈS INTERDIT SANS AUTORISATION EXPRESSE

LES CONTREVENANTS POURRONT ÊTRE EXPULSÉS ET ARRÊTÉS

PEINE ENCOURUE : X MOIS D'EMPRISONNEMENT ET XX $ D'AMENDE

(AUTORITÉ)

Figure A21-3. Panneau de point d'accès pour personnel et véhicules aéroportuaires

AVERTISSEMENT

SORTIE D'URGENCE SEULEMENT

PORTE AVEC ALARME

AMENDE DE XX $ POUR USAGE ABUSIF

Figure A21-4. Panneau d'issue de secours pour sortir d'une zone de sûreté à accès réglementé ou y entrer

AVERTISSEMENT

ZONE DE SÛRETÉ À ACCÈS RÉGLEMENTÉ

ENTRÉE INTERDITE SANS AUTORISATION EXPRESSE

PORTE À TENIR VERROUILLÉE

SOUS PEINE DE X MOIS D'EMPRISONNEMENT ET D'UNE AMENDE DE XX $

Figure A21-5. Panneau de porte de zone de sûreté à accès réglementé

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

AVERTISSEMENT

ZONE DE SÛRETÉ À ACCÈS RÉGLEMENTÉ

ENTRÉE INTERDITE SANS AUTORISATION EXPRESSE

BARRIÈRE À TENIR VERROUILLÉE

SOUS PEINE DE X MOIS D'EMPRISONNEMENT
ET D'UNE AMENDE DE XX $

Figure A21-6. Panneau de barrière de sûreté

AVERTISSEMENT

TOUTE PERSONNE TENANT DES PROPOS DÉPLACÉS
AU SUJET DE DÉTOURNEMENTS D'AÉRONEFS,
DE TRANSPORT D'ARMES OU D'EXPLOSIFS
S'EXPOSE À DES POURSUITES

PEINE ENCOURUE : X MOIS D'EMPRISONNEMENT ET XX $ D'AMENDE

Figure A21-7. Panneau pour les aires d'enregistrement et les abords de poste d'I/F

AVIS

ZONE RÉGLEMENTÉE

PAR MESURE DE SÛRETÉ, LES PERSONNES ET LES BIENS
PÉNÉTRANT DANS CETTE ZONE SERONT INSPECTÉS

TOUTE PERSONNE REFUSANT DE SE SOUMETTRE À L'INSPECTION
NE SERA PAS ADMISE À BORD D'UN AÉRONEF

Figure A21-8. Panneau pour les abords de poste d'I/F

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

AVIS AUX PASSAGERS

• NE LAISSEZ PAS DE BAGAGES SANS SURVEILLANCE

• NE METTEZ PAS DE MARCHANDISES DANGEREUSES DANS VOS BAGAGES

• N'ACCEPTEZ PAS DE TRANSPORTER DES BAGAGES D'AUTRES PERSONNES

• SI VOUS EN AVEZ DÉJÀ ACCEPTÉS, DÉCLAREZ-LES À L'EXPLOITANT DE VOTRE AÉRONEF (VOUS POURRIEZ TRANSPORTER À VOTRE INSU DES MATIÈRES, DES ENGINS OU D'AUTRES OBJETS DANGEREUX VOUS EXPOSANT À DES DANGERS ET À DES POURSUITES JUDICIAIRES COMME COMPLICE INVOLONTAIRE)

• SI VOUS AVEZ ACCEPTÉ DES ARTICLES D'AUTRES PERSONNES, DÉCLAREZ-LES À L'ENREGISTREMENT POUR INSPECTION

Figure A21-9. Panneau pour informer les passagers aux comptoirs d'enregistrement

AVIS AUX PASSAGERS

LES APPAREILS ÉLECTRIQUES OU ÉLECTRONIQUES PEUVENT SERVIR À DISSIMULER DES ENGINS EXPLOSIFS

SI VOS BAGAGES CONTIENNENT DES APPAREILS ÉLECTRIQUES OU ÉLECTRONIQUES, DÉCLAREZ-LES LORS DE L'ENREGISTREMENT

SI DES ARTICLES DE CE GENRE NON DÉCLARÉS SONT DÉCOUVERTS DANS VOS BAGAGES, L'EXPLOITANT DE VOTRE AÉRONEF POURRA REFUSER DE TRANSPORTER CES BAGAGES

Figure A21-10. Autre panneau pour informer les passagers aux comptoirs d'enregistrement

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 22

CONTRÔLES DE SÛRETÉ DES LIQUIDES, AÉROSOLS ET GELS (LAG)

MESURES DE SÛRETÉ POUR LES LAG

1. Les mesures de sûreté ci-après limitent ou interdisent l'introduction d'articles réglementés dans les bagages de cabine en quantité que les techniques modernes d'I/F ne permettent pas encore de détecter ni d'identifier et appellent l'application de mesures de sûreté supplémentaires pour que le contrôle soit efficace. Ces limitations ou interdictions frappent normalement les LAG et les crèmes, qui peuvent dissimuler ou masquer des explosifs liquides ou des matières réactives contenues dans des récipients et bouteilles d'apparence innocente qui seront peut-être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite à bord d'un aéronef ou dans une installation aéroportuaire. Les LAG comprennent, mais sans s'y limiter : eau et autres boissons, soupes, sirops, confitures, ragoûts, sauces et pâtes, plats en sauce ou à teneur élevée en liquide, crèmes, lotions, cosmétiques, huiles, parfums, produits en atomiseur, gels, y compris gels coiffants et gels douche, contenu de récipients sous pression, y compris mousse à raser, autres mousses et désodorisants, pâtes, y compris dentifrice, composés liquides-solides, rimmel, brillant à lèvres, baume pour les lèvres et tout autre article de consistance semblable à la température ambiante.

2. Tous les LAG transportés pour usage personnel doivent être conformes aux recommandations ci-après :

a) tous les LAG devraient être transportés dans des récipients dont la capacité ne dépasse pas 100 ml ou une capacité équivalente dans d'autres systèmes de mesure ;

b) tout LAG contenu dans un récipient de plus de 100 ml sera rejeté même si le récipient n'est que partiellement rempli, mais les récipients vides de capacité supérieure à 100 ml sont autorisés ;

c) les récipients qui contiennent des LAG devraient être placés dans un sachet en plastique transparent avec fermoir, de capacité maximale ne dépassant pas 1 litre. Les dimensions indicatives d'un tel sachet sont : 20,5 cm sur 20,5 cm ou 25 cm sur 15 cm, ou dimension équivalente. Les récipients doivent être facilement contenus dans les sacs, qui devraient être bien fermés ;

d) chaque passager est seulement autorisé à transporter un seul sachet contenant des LAG, lequel doit être présenté au poste d'I/F ;

e) tous les LAG peuvent être contrôlés et inspectés par tous les moyens traditionnels, dont la fouille manuelle aléatoire des passagers et de leurs bagages de cabine ;

f) les équipages de conduite en uniforme et de service sont exemptés de ces restrictions ;

g) des exceptions aux règles ci-dessus sont accordées pour les médicaments, la nourriture pour bébés dont le lait, et certains aliments diététiques spéciaux ou autres produits médicaux décrits au § 22 ci-dessous.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

3. Les LAG, quel que soit leur volume, achetés dans les boutiques des aéroports ou à bord des aéronefs devraient être rejetés aux postes d'I/F s'ils ne sont pas contenus dans un sac de sûreté à indicateur d'effraction (STEB).

PRINCIPES DE SÛRETÉ APPLICABLES AUX LAG VENDUS DANS LES BOUTIQUES DES AÉROPORTS OU PAR LES EXPLOITANTS D'AÉRONEFS

4. Des mesures de sûreté satisfaisantes de la chaîne logistique devraient être appliquées aux LAG depuis leur premier point d'entrée du côté piste jusqu'à leur livraison aux passagers, ces mesures intéressant notamment :

a) *La sûreté des locaux*. L'accès devrait être contrôlé aux points d'entrée du côté piste par lesquels les LAG sont livrés aux boutiques situées du côté piste et à bord des aéronefs pour éviter qu'ils ne soient altérés et que les STEB ne soient utilisés illicitement.

b) *La sûreté du personnel.* Tous les antécédents des employés éventuels devraient être vérifiés et ceux qui sont déjà en poste devraient faire l'objet de contrôles périodiques. Tous devraient être informés de la politique de sûreté pour pouvoir se rendre compte de leurs manquements éventuels et comprendre les mesures qu'ils doivent prendre.

c) *Les contrôles de sûreté*. Le personnel de sûreté devrait vérifier à vue ou contrôler la sûreté au premier point d'entrée du côté piste. Toutes les fournitures de LAG devraient faire l'objet de contrôles appropriés pour établir qu'elles ont été protégées contre tout sabotage, à moins que les fournisseurs connus soient chargés eux-mêmes de procéder à des contrôles de sûreté, et pour confirmer que la documentation prescrite les accompagne.

d) *La sûreté des partenaires commerciaux*. Il faudrait encourager les exploitants d'aéronefs et les négoces des aéroports à conclure avec les fournisseurs de LAG une entente sur la nécessité de contrôles de sûreté appropriés des expéditions de LAG qui sont livrées aux exploitants d'aéronefs et aux boutiques. Les fournisseurs devraient donner par écrit l'assurance que leurs expéditions de LAG sont protégées comme il convient.

e) *La sûreté de l'information*. Les exploitants d'aéronefs et les négoces des aéroports devraient adopter des politiques de sûreté et des mesures raisonnables pour préserver le caractère confidentiel et l'intégrité des données et des renseignements utilisés dans la chaîne logistique et protéger contre leur usage, leur accès non autorisé et leurs modifications illicites.

FOURNISSEURS CONNUS DE LAG ET DE STEB

5. Il appartient aux États d'adopter des mesures concernant les fournisseurs connus de LAG et de STEB. Étant des entités connues de l'exploitant de l'aéroport et/ou des autorités compétentes en sûreté de l'aviation, les exploitants d'aéronefs et les négoces de l'aéroport sont tenus de veiller constamment à la sûreté des fournitures de LAG et de STEB entre leur premier point d'entrée du côté piste et leur livraison aux passagers. Tout fournisseur connu de LAG et/ou de STEB devrait aussi être tenu de fournir une déclaration détaillée des mesures qu'il a prises pour protéger sa chaîne logistique. Cette déclaration devrait être un document officiel signé par le représentant légal ou le responsable de la sûreté de la compagnie, et être approuvée par les autorités compétentes de l'État intéressé. La durée de validité de cette déclaration devrait être limitée et la désignation du responsable de la sûreté de la compagnie devrait y être inscrite, ainsi que la confirmation :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) qu'avant d'être autorisée à accéder aux fournitures, toute personne aura suivi une formation de sensibilisation à la sûreté qui assurera un niveau de sûreté satisfaisant ;

b) que des contrôles de sûreté appropriés ont été effectués avant l'introduction des fournitures du côté piste ;

c) que les fournisseurs connus de LAG se conforment aux principes décrits au § 4 ci-dessus.

MODALITÉS DE VALIDATION

6. C'est aux États qu'il revient d'établir ou de confirmer que leurs mesures de sûreté concernant les LAG et les STEB ont été respectées. Ceux qui souhaitent valider la sûreté des LAG que des passagers en correspondance ayant entrepris leur voyage dans un autre État transportent à bord des aéronefs peuvent procéder à cette validation de diverses manières, notamment :

a) en concluant un accord bilatéral avec l'État intéressé pour obtenir l'assurance que les mesures de sûreté concernant les LAG et les STEB ont été prises correctement ;

b) en devenant parties à un accord multilatéral en vertu duquel c'est un organisme régional ou international qui fait le nécessaire pour obtenir cette assurance au nom de plusieurs États ;

c) en tentant de procéder à une vérification directe qui peut comprendre une validation sur place de la conformité par l'État intéressé aux recommandations de l'OACI relatives aux LAG et aux STEB ;

d) en acceptant la déclaration d'un autre État qui dit s'être conformé aux recommandations de l'OACI concernant les mesures de sûreté des LAG et des STEB, y compris leur application intégrale aux aéroports et par les exploitants d'aéronefs.

7. La validation de l'application par un autre État de mesures de sûreté concernant les LAG et les STEB devrait être fondée sur une évaluation technique des questions intéressant la sûreté de l'aviation et elle devrait être effectuée équitablement.

8. Conformément aux usages internationaux, un État peut décider d'appliquer des mesures supplémentaires aux LAG transportés par des voyageurs en correspondance à ses aéroports, qui s'ajoutent à celles de l'État dans lequel les passagers ont entrepris leur voyage ou qui ont été acceptées par d'autres parties en vertu d'un arrangement. Ces mesures supplémentaires peuvent, par exemple, résulter de l'évaluation par cet État de la menace et du risque qui pèsent sur l'aviation dans son territoire.

9. Pour tenter de donner les assurances nécessaires que des mesures de sûreté appropriées sont appliquées, un État peut, sur demande, accepter de partager avec un autre État ou un organisme régional ou international les résultats de son évaluation. Si nécessaire, ce partage d'informations peut être facilité par des arrangements bilatéraux ou multilatéraux.

10. Pour ce qui concerne les LAG contenus dans les STEB transportés par les passagers en correspondance ou en transit à plusieurs aéroports, il appartient à tout État d'obtenir de l'État dans lequel les LAG ont été achetés ainsi que des États que les passagers ont traversés confirmation qu'ils ont appliqué des contrôles aussi rigoureux que ceux de leurs LAG et STEB.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

11. Étant donné l'importance critique de la sûreté de la chaîne logistique, un État ou un organisme régional ou international peut juger approprié d'obtenir l'accord d'un autre État concernant la validation sur place de l'efficacité de ses mesures de sûreté, directement ou par le truchement d'une partie tierce. Si cette validation est autorisée, les parties peuvent décider à l'avance des conditions et de la portée du processus de validation, dont le traitement sécurisé de l'information confidentielle.

12. L'OACI a un site web sécurisé où les États peuvent afficher des renseignements à jour sur les arrangements de sûreté de leur chaîne logistique des LAG et des STEB, ou les résultats de leur validation sur place, si toutes les parties intéressées sont d'accord. Les États et les organisations régionales ou internationales compétentes peuvent alors accéder aux renseignements comme première mesure vers la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux autorisant le transport des LAG et des STEB par des passagers en correspondance ayant entrepris leur voyage dans un autre État.

Note.— Les autorités des États devraient consulter les lettres de l'OACI ou les bulletins électroniques qui contiennent des éléments d'orientation à jour sur les procédures de sûreté concernant les LAG.

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES DES STEB

13. Les matières à utiliser pour fabriquer les STEB sont les suivantes :

a) polyéthylène transparent résistant aux impacts ou matière équivalente ;

b) produits recyclables et conviviaux pour l'environnement, si possible ;

c) la dimension et l'épaisseur de ces matières doivent pouvoir être ajustées en fonction des besoins, avec une épaisseur minimale de 50 microns.

14. À la partie supérieure des STEB :

a) la fermeture doit comporter :

1) du ruban rouge à indicateur d'effraction — ruban de 30 mm de large au minimum avec sous-couche décollable de 40 mm de large ;

2) un scellé initial très autoadhésif sensible à la pression pour assurer la sûreté et la résistance à la rupture par traction immédiatement après le scellement du sac ;

3) un dispositif de sûreté intégral ou un dessin invisible qui révélera toute altération du sac. S'il est tenté d'arracher le ruban, le message précédemment caché devient irréversiblement apparent. Le dessin doit demeurer visible même s'il est exposé au gel ou chauffé jusqu'à ce que le sac commence à fondre ;

4) comme élément de sûreté supplémentaire, un message de sûreté inscrit en continu au revers du ruban, qui peut être imprimé au moyen d'un appareil logographique ;

b) la bordure doit comporter :

1) une soudure latérale et inférieure (à double point ou bout-à-bout) d'une largeur minimale de 15 mm avec bordure imprimée ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

2) une bordure imprimée d'au moins 5 mm de large portant l'inscription NE PAS OUVRIR, ou bien le nom d'un aéroport ou d'un exploitant d'aéronefs, ou encore tout autre message ou dessin continu qui déborde sur le côté du sac ;

3) un fond rouge, bien que la couleur et la police de caractère du message imprimé ne soient pas prescrites et puissent varier ;

4) des techniques de soudure (estampage) et protection de l'intérieur du scellé, pour minimiser le risque d'altération. Cet élément n'est pas obligatoire mais il est recommandé. Est aussi facultative l'utilisation d'un dispositif de sûreté intégral ou d'un dessin dissimulé qui révélerait que les bordures ont été altérées ;

c) le message doit comporter :

1) une inscription de sûreté en vert (Pantone 368C) au milieu du panneau de sûreté. La largeur de cette inscription devrait couvrir au minimum 33 % de celle du sac ;

2) une inscription en rouge (Pantone 485C) au bas du STEB qui se lit : « Ne pas ouvrir avant la destination finale — le contenu pourrait être confisqué en cas d'altération du sac » ;

d) la confirmation et identification doit comporter :

1) un espace où figurera un reçu (ou facultativement une pochette) à l'intérieur du sac, visible en haut et à gauche du panneau de sûreté qui devrait contenir les renseignements ci-après :

- date de l'achat (jour/mois/année) ;
- endroit de l'achat (État, aéroport et/ou exploitant d'aéronefs) en utilisant les codes internationaux ;
- numéro(s) des vols et, si possible, nom du passager ;
- nombre et liste des articles achetés et placés dans le STEB ;

2) l'origine du bagage, en donnant les renseignements ci-après :

- code à trois lettres de l'État pour établir l'État d'origine où le STEB a été fourni au passager, ou code international du transporteur aérien (pour les ventes hors taxes à bord) pour établir l'origine du STEB *;*
- nom du fabricant avec le numéro d'immatriculation OACI complet ;
- code de stock et code ou dispositif de sûreté pour protéger les STEB dans les boutiques et les négoces. Aucune technologie particulière n'est imposée pour le code ou le dispositif de sûreté, qui sert à contrôler comme il convient les STEB dans la chaîne logistique et permet de suivre leur trace en cas d'enquête, alors que leur numérotation et leur authentification sont obligatoires.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Note.— Si des puces d'identification par radiofréquence (RFID) sont utilisées par les fabricants, la Section OACI de la politique de sûreté et de facilitation de l'aviation devrait être contactée pour veiller à l'harmonisation et à l'uniformité avec d'autres documents lisibles à la machine.

15. Le revers des STEB peut porter une marque ou le logo de boutiques de l'aéroport particulier.

16. Si le nom de l'aéroport doit être visible, il devrait être inscrit sur les bordures des STEB ou à l'intérieur d'un panneau distinct à l'intérieur du panneau rouge.

17. Si le nom du distributeur doit être visible, il devrait être inscrit sur les bordures des STEB ou près du panneau où figure le nom de l'État ou du fabricant.

18. Il est important de veiller à ce que les STEB soient uniquement distribués à des parties légitimes. Les fabricants et les distributeurs reconnus comme étant des fournisseurs connus de STEB devraient demander aux autorités compétentes de l'État intéressé confirmation officielle que leurs clients éventuels sont des fournisseurs connus et légitimes de LAG.

19. Quelques exemples de STEB sont présentés dans la Figure A22-1. Comme il n'est pas obligatoire que les sacs aient une poignée, le panneau de l'État ou du fabricant et le panneau de sûreté peuvent être placés dans le panneau rouge.

Figure A22-1. Exemples de STEB

EXEMPTIONS POUR LES PASSAGERS AU DÉPART

20. Les LAG de toutes sortes transportés dans des récipients de volume ne dépassant pas 100 ml devraient être placés dans un sac d'un litre au maximum. Des exemptions peuvent cependant être accordées pour certains LAG qui dépassent ce maximum, s'il peut être démontré que les objets qu'ils contiennent sont essentiels pour des raisons

Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

médicales ou pour satisfaire certains besoins alimentaires. Pour pouvoir obtenir ces exemptions, les passagers ou les membres du personnel doivent présenter une attestation écrite de l'authenticité des LAG exemptés.

21. Les mesures à prendre pour établir si une exemption est justifiée sont décrites ci-dessous. Du fait que les passagers peuvent être préoccupés par le traitement de leurs médicaments, le personnel de sûreté doit les manipuler avec le plus grand soin. Si après l'application des mesures des doutes persistent quant à l'opportunité d'admettre un liquide, un aérosol ou un gel, l'article suspect ne devrait pas être autorisé à traverser le poste d'I/F. Si le passager considère que ledit liquide, aérosol ou gel lui est indispensable, il s'ensuit qu'il faudrait lui conseiller de ne pas voyager en avion.

22. Des exemptions peuvent être accordées si le liquide, l'aérosol ou le gel doit être utilisé pendant le voyage pour des raisons médicales ou de diététique spéciale, comme dans le cas de la nourriture pour bébés. Si nécessaire, le passager devrait présenter une preuve d'authenticité du liquide, de l'aérosol ou du gel exempté. D'autres exemptions peuvent être accordées dans certaines conditions :

a) *LAG nécessaires pendant le voyage.* Dans leur cas, il faut tenir compte de la longueur de l'ensemble du voyage et non seulement de la durée du vol. En effet, le vol peut durer une seule heure mais représente peut-être un court tronçon d'un voyage très long. Il faudrait demander au passager pourquoi il a besoin d'une telle quantité excédentaire du produit en cause et si celui-ci peut être transporté dans la soute de l'aéronef. Les LAG excédentaires devraient être autorisés dans la cabine uniquement quand les réponses du passager donnent entière satisfaction.

b) *LAG nécessaires pour des raisons médicales.* Les médicaments d'un volume total dépassant 100 ml, obtenus ou non sur ordonnance, peuvent être acceptables s'il est vraiment indispensable de les transporter dans la cabine et si leur quantité ne dépasse pas celle qui sera nécessaire pendant le voyage. Il faudrait demander au passager des renseignements sur le médicament et pourquoi il est jugé indispensable ainsi que sur sa posologie. En principe, toutefois, le personnel devrait être moins tolérant dans le cas des médicaments obtenus sans ordonnance tels que les aérosols nasaux ou les sirops contre la toux, car la vie du passager ne dépend pas de leur usage. Les matières qui ne sont pas des médicaments mais qui sont utilisées à des fins médicales sont autorisées, par exemple de la glace utilisée pour maintenir la température d'un organe à greffer, de sang ou de produits sanguins et même de boissons si leur usage est justifié pour des raisons médicales, par exemple dans le cas d'un voyageur autistique qui doit consommer une boisson particulière.

c) *Besoins diététiques spéciaux*. Les liquides ou les aliments dont un passager a besoin pour des raisons de santé sont notamment la nourriture pour bébés, à condition bien entendu qu'un bébé voyage à bord de l'aéronef, ou les aliments spéciaux indispensables aux passagers allergiques au lactose ou au gluten. Les passagers peuvent aussi transporter d'autres produits pour bébés : débarbouillettes humides, lait ou jus, eau stérilisée, nourriture sous forme de liquides, de gels ou de pâtes. S'il est jugé que le volume de ces aliments est excessif, il faudrait en rejeter une partie au poste d'I/F.

d) *Preuve d'authenticité*. Les passagers devraient sur demande présenter une preuve d'authenticité de leurs LAG exemptés et le personnel devrait vérifier que le nom figurant sur l'étiquette du flacon du médicament correspond bien à celui de la carte d'embarquement. Dans le cas d'un médicament obtenu sans ordonnance, il faudra déterminer ce qui en constitue une quantité raisonnable, c'est-à-dire la quantité nécessaire pendant toute la durée du vol, compte tenu des retards et des déroutements éventuels. Si la quantité d'un LAG transporté par un passager ou si les besoins médicaux ou spéciaux d'un passager semblent suspects, il faudra faire une vérification de plausibilité. On pourra par exemple demander aux passagers de goûter au médicament ou de le frotter sur sa

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

peau pour prouver qu'il n'est pas dangereux (p. ex. les explosifs à base de peroxyde d'hydrogène sont caustiques et il est dangereux de les goûter ou de les frotter sur la peau). Dans le cas des médicaments obtenus sur ordonnance, le passager devrait être en mesure de présenter une ordonnance ou une note de son médecin si le flacon qui contient le médicament ne porte pas son nom. Lors de la vérification d'authenticité, il convient de tenir compte des aspects ci-après :

1) il ne faudrait pas demander aux passagers de goûter le médicament si son mode d'emploi ou les instructions du médecin indiquent que ce serait dangereux ;

2) il ne faudrait pas demander aux passagers de goûter contre leur volonté un quelconque médicament ou un médicament de leurs enfants ;

3) dans le cas d'un médicament délivré à un enfant sur ordonnance, il ne faudrait pas demander à l'adulte qui l'accompagne de goûter ce médicament, mais le préposé devrait faire les vérifications nécessaires en posant les questions appropriées ;

4) si la dose d'un médicament est indiquée en grammes, on peut supposer que 100 g correspondent à 100 ml ;

5) s'il est demandé à un passager de frotter sur sa peau une petite quantité d'un produit, il faudrait bien observer sa peau pendant au moins deux minutes pour voir s'il y aura une réaction.

EXEMPTIONS POUR LES PASSAGERS EN CORRESPONDANCE

23. En plus des exemptions décrites ci-dessus, il faudrait autoriser les LAG achetés dans les magasins hors taxes à l'aéroport de départ et transportés par des voyageurs en correspondance si l'État dans lequel le voyage a été entrepris a validé l'acceptation des LAG transportés dans des STEB et si le passager peut présenter une preuve d'achat. La validation officielle des mesures de sûreté appliquées aux LAG à l'aéroport d'origine et aux aéroports de correspondance relève de la compétence de l'État et elle peut être effectuée dans le cadre d'un arrangement bilatéral, multilatéral ou autre approprié, par exemple validation par une partie tierce ou autovalidation. Il faudrait examiner les LAG transportés dans des STEB pour vérifier qu'ils n'ont pas été altérés ou sabotés.

EXEMPTIONS POUR LE PERSONNEL DES AÉROPORTS

24. Les effets personnels, par exemple les boissons, parfums, cosmétiques, médicaments, bouteilles thermos et autres articles semblables, appartenant à des employés de l'aéroport qui pénètrent dans une zone stérile ou dans un aéronef doivent faire l'objet des mêmes restrictions et des mêmes exemptions que celles des passagers. Les outils, par exemple les produits de nettoyage, mastics, produits dégraissants, colles, peintures et huiles, sont des objets légaux dont les membres du personnel ont besoin pour pouvoir travailler dans une zone stérile, et sont par conséquent exemptés des restrictions qui frappent les LAG.

AUTRES PERSONNES EXEMPTÉES

25. Il appartient aux États de décider d'exempter des restrictions qui frappent les LAG certaines catégories de personnes, par exemple les agents de la paix et les secouristes qui répondent à une urgence.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 23

PASSAGERS INDISCIPLINÉS OU PERTURBATEURS

1. Le présent appendice contient des exemples d'avis donnés aux passagers au sujet des conséquences de tout comportement indiscipliné ou perturbateur ainsi que des formulaires de rapport d'incident causé au sol par un passager perturbateur (Annexe 1 au présent appendice) et de rapport de perturbation causée par un passager (Annexe 2 au présent appendice).

2. Voici quelques exemples d'avis donnés aux passagers au sujet des conséquences de tout comportement indiscipliné ou perturbateur :

a) « Il est signalé aux passagers que toute perturbation du déroulement d'un vol ou que tout comportement violent à bord d'un aéronef viole le règlement XXX et les accords internationaux. Un rapport d'incident sera remis aux autorités compétentes concernant tout comportement perturbateur d'un passager, causé par son indiscipline ou son état d'ivresse. En vertu du droit pénal, les comportements indisciplinés à bord d'aéronefs peuvent être sanctionnés par des amendes élevées et/ou un emprisonnement. »

b) « Les passagers indisciplinés peuvent gravement porter atteinte à la sûreté en gênant la bonne utilisation des aéronefs. Ils dérangent les autres passagers et peuvent constituer un danger pour eux-mêmes en cas d'urgence. Les passagers indisciplinés seront signalés aux autorités compétentes et peuvent faire l'objet de poursuites judiciaires. »

c) « Les passagers sont avertis que les exploitants d'aéronefs sont autorisés à refuser d'embarquer quiconque se comporte de manière indisciplinée ou perturbatrice. Tout passager indiscipliné ainsi traité n'aura pas droit au remboursement de son titre de voyage. »

d) « Tout passager indiscipliné peut être débarqué à tout aéroport d'escale de son aéronef où il peut s'attendre à être accueilli par des agents de police. »

e) « Le pilote commandant de bord est légalement habilité à maintenir le bon ordre pendant le vol. Tout passager qui ne se conforme pas à ses instructions s'expose à des poursuites judiciaires. »

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Annexe 1 à l'Appendice 23

FORMULAIRE DE RAPPORT D'INCIDENT CAUSÉ AU SOL PAR UN PASSAGER PERTURBATEUR

N° du vol : _____ Itinéraire : _____

Date (année/mois/jour) : _____

Heure (UTC) de l'incident : _____ Lieu : _____

Le passager

Nom : _____ REF PRN : _____

Classe : Première/Affaires ☐ Économie ☐
Origine ou en correspondance : Origine ☐ En correspondance ☐
Homme ☐ Femme ☐ Âge (estimation) : _____ Nationalité : _____
Voyageant : Seul ☐ Avec famille ☐ En groupe ☐ Détails si plus d'un seul passager :

_____

Membre d'un club de voyageurs privilégiés : ☐ N° de membre, s'il est connu : _____

Membre d'un programme de fidélisation : ☐ Détails : _____

L'incident

☐ Confrontation avec : _____
☐ Propos insultants adressés à : _____
☐ Violence dirigée contre : _____
☐ Harcèlement sexuel de : _____
☐ Attaque physique de : _____
☐ Dommages matériels volontaires
☐ Embarquement interdit par l'équipage
☐ Fumait dans une zone où il est interdit de fumer
☐ Perturbation
☐ Autres (veuillez donner des détails en continuant sur une autre feuille si nécessaire) : _____

_____

Facteurs contributifs probables

	Facteurs principaux	Facteurs secondaires
Alcool	☐	☐
Troubles médicaux	☐	☐
Prisonnier/expulsé en transit	☐	☐
Plainte concernant le service	☐	☐
Plainte concernant le siège attribué	☐	☐
Surréservation	☐	☐
Conflit avec d'autres passagers	☐	☐
Bagages égarés	☐	☐

Autres (veuillez donner des détails en continuant sur une autre feuille si nécessaire) : _____

_____

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Évaluation

Il appartient au personnel au sol de ne pas accepter sciemment qu'un passager perturbateur ou potentiellement perturbateur soit autorisé à embarquer. À votre avis, l'embarquement de ce passager aurait-il créé une situation à bord de l'aéronef qui aurait :

	Oui	Non
• porté atteinte à la sécurité de l'aéronef ?	☐	☐
• gravement porté atteinte à la sécurité de l'équipage ou d'autres passagers ?	☐	☐
• gravement nui au bon ordre et à la discipline à bord ?	☐	☐
• pu importuner gravement les autres passagers ?	☐	☐
• porté atteinte au bien-être de ce passager pendant son voyage ?	☐	☐
• eu d'autres conséquences (préciser) _____	☐	☐

Mesures immédiates prises

Appel du chef de service ☐ Appel du service de sûreté ☐ Appel de la police ☐

Autres mesures prises (donner des détails) : _____

_____

La victime

Personnel au sol ☐ Passager ☐ Agent du service d'escale ☐

Autres (veuillez donner des détails en continuant sur une autre feuille si nécessaire) : _____

_____

Mesures de suivi

Par la police : Arrestation ☐

Autres (veuillez donner des détails en continuant sur une autre feuille si nécessaire) : _____

_____

Observations/renseignements supplémentaires _____

_____

_____

_____

_____

_____

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Annexe 2 à l'Appendice 23

FORMULAIRES DE RAPPORT DE PERTURBATION CAUSÉE PAR UN PASSAGER, DESTINÉS AUX PASSAGERS ET AUX AUTORITÉS

Incident de gravité 1 — Comportement perturbateur suspect ou propos menaçants — Avertissement verbal. Le passager se calme. Aucune autre mesure ne doit être prise et aucun rapport n'est établi.

Incident de gravité 2 — Le passager continue de perturber le bon ordre — Avertissement écrit. Les parties appropriées du formulaire de rapport de perturbation causée par un passager sont remplies et le formulaire dûment rempli et signé par le pilote commandant de bord est remis au passager (Supplément A).

Incident de gravité 3 — Le passager continue encore de perturber le bon ordre — Les autorités compétentes sont prévenues. Les parties appropriées du formulaire de rapport de perturbation causée par un passager sont remplies et le formulaire dûment rempli et signé par le pilote commandant de bord est remis au passager. Les autorités sont prévenues qu'elles devront accueillir le passager à l'atterrissage de l'aéronef pour prendre les mesures appropriées, et un formulaire de rapport de perturbation causée par un passager, destiné aux autorités (Supplément B) devrait être rempli.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément A à l'Annexe 2 de l'Appendice 23

FORMULAIRE DE RAPPORT DE PERTURBATION CAUSÉE PAR UN PASSAGER

AVERTISSEMENT ÉCRIT

Nom de l'exploitant de l'aéronef

Nom du passager : _____ N° du vol : _____ N° du siège : _____

Date : _____ Heure (UTC) : _____

VIOLATION
COMPORTEMENT INACCEPTABLE À BORD DE CET AÉRONEF

AVERTISSEMENT FINAL
donné par le pilote commandant de bord de cet aéronef

L'équipage de cabine vous a déjà averti que votre comportement à bord est inacceptable.

Vous devez immédiatement :
Suivre les instructions de l'équipage.

Si vous refusez d'obtempérer, je peux décider de faire atterrir l'aéronef à l'aéroport le plus proche qui soit disponible où vous serez débarqué.
Il vous sera demandé de rembourser le coût du déroutement de l'aéronef et il vous sera interdit d'utiliser votre billet pour poursuivre votre voyage.

À l'arrivée, vos écarts de conduite seront signalés à la police qui pourra décider de vous faire poursuivre en justice.

L'exploitant de l'aéronef _____ Le pilote commandant de bord _____

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Nom de l'exploitant de l'aéronef

Nom du passager : _____ N° du vol : _____ N° du siège : _____

Date : _____ Heure (UTC) : _____

INFRACTION — INTERDICTION DE FUMER

AVERTISSEMENT FINAL
donné par le pilote commandant de bord de cet aéronef

Il est interdit de fumer à bord de cet aéronef

L'équipage de cabine vous a averti qu'il est interdit de fumer à bord de cet aéronef quand le signal « Interdit de fumer » est allumé.

Si vous fumez ou tentez de fumer à nouveau, je vais demander aux autorités policières de vous accueillir à l'arrivée de cet aéronef et de prendre les mesures appropriées.

En pareil cas, l'exploitant de l'aéronef signalera votre conduite aux autorités pour qu'elles enquêtent et vous poursuivent éventuellement en justice. Il vous sera demandé de rembourser les coûts occasionnés par votre inconduite.

L'exploitant de l'aéronef _____ Le pilote commandant de bord _____

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément B à l'Annexe 2 de l'Appendice 23

FORMULAIRE DE RAPPORT DE PERTURBATION CAUSÉE PAR UN PASSAGER, DESTINÉ AUX AUTORITÉS

(Logo de la compagnie) **Rapport de perturbation causée par un passager indiscipliné/perturbateur**

À REMPLIR EN CAS D'INCIDENTS DE GRAVITÉ 1 À GRAVITÉ 4

DATE	N° DU VOL	IMMATRI-CULATION	TRONÇON DU VOL	PHASE DE VOL

ÉQUIPAGE DE CONDUITE

_____ _____
NOM DU PILOTE COMMANDANT DE BORD N° D'EMPLOYÉ ET BASE

ÉQUIPAGE DE CABINE

_____ NOM	_____ N° D'EMPLOYÉ ET BASE	_____ NOM	_____ N° D'EMPLOYÉ ET BASE
_____ NOM	_____ N° D'EMPLOYÉ ET BASE	_____ NOM	_____ N° D'EMPLOYÉ ET BASE
_____ NOM	_____ N° D'EMPLOYÉ ET BASE	_____ NOM	_____ N° D'EMPLOYÉ ET BASE

	Catégorie 2/Catégorie 3 (après Catégorie 1 — avertissement verbal) ☐ Avertissement écrit remis au passager				
1	**Gravité de la perturbation**				
	☐ Gravité 1 (Propos menaçants)	☐ Gravité 2 (Menaces physiques)	☐ Gravité 3 (Mettant la vie en danger)	☐ Gravité 4 (Poste de pilotage)	
2	**Description du ou des passagers indisciplinés et/ou perturbateurs** _____ NOM _____ N° DU SIÈGE _____ NOM _____ N° DU SIÈGE				
	☐ Homme(s)	☐ Femme(s)	Taille(s) :	Âge(s) :	Poids :
3	**Emplacement de l'incident**				
	☐ Zone :	☐ Autres (prière de préciser) :			
4	**Nature de l'incident**				
	☐ Passager contre passager	☐ Passager contre équipage	☐ Utilisation d'une arme		
	☐ Dommages	☐ Autres (prière de préciser) :			

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

(Logo de la compagnie) **Rapport de perturbation causée par un passager indiscipliné/perturbateur**

5	**Cause précise (si elle est connue)** (*biffer les mentions inutiles)		
	☐ Alcool (appartenant au passager/obtenu à bord)*	☐ Bagages de cabine	☐ Siège
	☐ Agents psychotropes	☐ Téléphone portable	☐ Interdiction de fumer
	☐ Appareils électroniques	☐ Ceinture de sécurité	☐ Autres (prière de préciser) :
6	**Mesures prises**		
	☐ Débarqué avant le vol	☐ Carte d'avertissement	☐ Incident réglé
	☐ Menottes	☐ Atterrissage non prévu/déroutement vers un autre aéroport :	
	☐ Appel de la police	☐ Débarquement du passager	☐ Arrestation demandée
	☐ Titre de voyage annulé		
7	**Assistance médicale** ☐ Oui	☐ Non	
	☐ Administration de premiers soins		
	☐ Au(x) passager(s) ☐ À l'équipage	☐ Au(x) passager(s) indiscipliné(s)/perturbateur(s)	
	☐ Médicament(s) administré(s) (prière de préciser) :		
	Nom du ou des médecins	Adresse(s)	N$^{o(s)}$ de téléphone
	Brève description des blessures :		
8	**Forces de l'ordre** ☐ Oui	☐ Non	
	☐ Assistance d'un agent de police à bord		
	Nom	N^{o} de l'écusson	N^{o} de la plainte
	Nom	N^{o} de l'écusson	N^{o} de la plainte
	Témoin 1 Nom	N^{o} du siège	N^{o} de téléphone
	Adresse		
	Témoin 2 Nom	N^{o} du siège	N^{o} de téléphone
	Adresse		

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

(Logo de la compagnie) **Rapport de perturbation causée par un passager indiscipliné/perturbateur**

DÉCLARATION DE MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE	
Heure	Les observations doivent être objectives et séquentielles. Décrire l'incident en détail en indiquant exactement les propos proférés et le comportement observé. Signer la déclaration et inscrire le numéro d'employé au-dessous de la signature. Utiliser une feuille supplémentaire si nécessaire.
Au premier aéroport d'atterrissage :	Équipage de cabine : joindre le coupon d'embarquement et remettre une copie de ce rapport aux entités ci-après : Service juridique [N° de télécopieur] : Sécurité des vols [N° de télécopieur] : Service central de sûreté [N° de télécopieur] : Autorité de l'aviation civile [N° de télécopieur] :
Pour information et avis de l'avocat de l'exploitant de l'aéronef.	

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 24

PROGRAMME DE SÛRETÉ DES EXPLOITANTS D'AÉRONEFS

GÉNÉRALITÉS

1. Tous les exploitants d'aéronefs doivent appliquer les lois de l'État d'immatriculation et de tous les États dans lesquels ils exploitent des vols (les États hôtes). Ils devraient tous établir par écrit, appliquer et tenir à jour un programme de sûreté approprié conforme aux dispositions du NCASP et à ceux des États hôtes.

2. Le programme de sûreté des exploitants d'aéronefs (PSEA) devrait figurer dans un document clair et très détaillé, exempt de tout jargon juridique, qui devrait être facilement mis à la disposition du personnel chargé d'appliquer les mesures de sûreté.

3. Pour assurer leur conformité au NCASP, les programmes devraient être approuvés par l'autorité compétente en sûreté de l'aviation d'un État hôte avant d'être appliqués. Les États préféreront parfois recourir à un programme modèle de sûreté des exploitants d'aéronefs que chacun pourra adapter et reprendre à son compte. Les modifications ou les variations autres que mineures proposées par les exploitants d'aéronefs devraient être approuvées par l'autorité compétente en sûreté de l'aviation avant de pouvoir être adoptées. Le Chapitre 15 contient des éléments d'orientation concernant les mesures préventives de sûreté de l'aviation destinés aux exploitants d'aéronefs, que ceux-ci peuvent utiliser comme base du programme décrit dans le présent appendice.

4. Les PSEA devraient contenir les éléments essentiels ci-après :

a) définitions, abréviations et sigles concernant expressément la sûreté ;

b) objectifs du programme, en insistant sur la nécessité de sa conformité aux dispositions de l'Annexe 17, des NCASP et autres règlements nationaux et régionaux ;

c) mention de la base juridique du programme, en particulier de la législation nationale habilitante, des dispositions du NCASP et d'autres règlements ;

d) structure organisationnelle énumérant clairement les rôles et fonctions des différentes entités jouant un rôle dans la sûreté de l'aviation, dont l'exploitant d'aéronefs lui-même et d'autres exploitants d'aéronefs, le service de sûreté de l'aéroport, les forces armées nationales, les forces de l'ordre, les services frontaliers de contrôle des personnes et autres services gouvernementaux, et les entreprises de restauration ;

e) description des voies de communication pour l'échange de renseignements de sûreté, normalement entre l'autorité compétente en aviation civile et l'exploitant d'aéronefs ;

f) description des mesures de sûreté pour la protection des aéronefs et de leurs occupants applicables aux passagers, bagages, fret, poste, provisions et fournitures de restauration, armes à feu et autres armes, et à toutes les autres personnes ou objets qui doivent être contrôlés ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

g) résumé des besoins en formation à la sûreté des membres du personnel intéressé et des critères régissant leur agrément ou leur certification ;

h) appendices contenant des organigrammes, le plan conjoncturel qui traite des réactions aux actes d'intervention illicite et d'autres renseignements importants.

5. Les PSEA peuvent contenir d'autres éléments utiles :

a) table des matières ;

b) explication de la manière de procéder pour proposer des amendements au programme et obtenir leur approbation ;

c) liste chronologique des amendements approuvés ;

d) déclaration concernant le caractère confidentiel du programme ;

e) manière de procéder pour adopter des amendements d'urgence et appliquer des consignes de sûreté contenues dans des circulaires d'information.

6. Une fois sa rédaction achevée, un PSEA devrait être approuvé, signé et daté par le directeur général de l'exploitant d'aéronefs et soumis à l'approbation de l'autorité compétente. Le chef du service de sûreté devrait approuver et mettre à jour le programme au moins tous les 12 mois.

7. Les PSEA sont généralement rédigés de manière à être conformes aux spécifications d'un NCASP et d'autres règlements de l'État dans lequel l'exploitant a son siège. Pour répondre à la nécessité d'introduire dans le PSEA des variantes au programme exigées par d'autres États, et éventuellement pour tenir compte de circonstances particulières propres à un exploitant, il conviendrait de mettre au point un programme supplémentaire de procédures d'escale qui pourrait être joint au PSEA.

POLITIQUE GÉNÉRALE ET ORGANISATION

8. Le PSEA devrait être adopté comme un élément de la politique générale de l'exploitant d'aéronefs ; il devrait décrire les politiques et les objectifs de l'exploitant d'aéronefs en matière de sûreté et prescrire l'établissement d'un service de sûreté et la nomination d'un chef du service de sûreté, responsable de veiller à ce que les objectifs établis soient atteints. Le programme devrait décrire les responsabilités des employés, des agents des services d'escale et des autres sous-traitants. Les mesures de sûreté devraient être définies clairement et ceux qui auront à les appliquer devraient pouvoir les comprendre aisément.

9. Les PSEA devraient avoir une classification de sécurité conforme aux directives nationales.

10. Quand un exploitant d'aéronefs établit son programme de sûreté, il devrait analyser avec le plus grand soin le risque existant et la gravité de la menace à laquelle il est exposé. Il devrait aussi avoir à l'esprit les spécifications de sûreté nationales et celles des aéroports, un calendrier d'application du programme, la dotation en personnel et les limitations financières, ainsi que la nécessité de renforcer les mesures de sûreté quand la menace s'aggrave. Il convient aussi d'évaluer les possibilités pratiques d'appliquer le programme car il pourrait s'appliquer seulement à un seul aéroport ou à un groupe d'aéroports, ou à un service ou un État particulier.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

OBJECTIF PRINCIPAL

11. L'objectif principal d'un PSEA est d'assurer la sécurité des passagers, des équipages et du public en général en prévenant les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile. À cette fin, le programme devrait :

a) respecter, au minimum, les dispositions de l'Annexe 17 et celles des NCASP des États dans lesquels opère l'exploitant d'aéronefs ;

b) prévoir des mesures de sûreté normalisées et des consignes de sûreté claires à l'intention des membres d'équipages, des autres employés, des agents des services d'escale et du personnel des sous-traitants ;

c) énoncer des mesures de sûreté supplémentaires quand la menace s'aggrave ;

d) établir des normes de performance qui puissent être satisfaites grâce à une formation initiale et périodique, et surveillées conformément aux exigences de tenue de documents énoncées dans le programme et/ou le programme de formation de l'exploitant d'aéronefs.

RESPONSABILITÉ LÉGALE

12. L'autorité compétente devrait être habilitée par la législation nationale à conférer aux exploitants d'aéronefs, par voie de règlements, la responsabilité de l'établissement, de la mise en œuvre et de la tenue à jour de leurs programmes de sûreté.

DÉFINITIONS

13. Les PSEA devraient promouvoir une compréhension commune de certaines expressions et certains termes particuliers grâce à une série de définitions. Exemples de termes qu'il serait nécessaire d'expliquer : autorité compétente, NCASP, exploitant d'aéroport, exploitant d'aéronefs, locataires de l'aéroport, zone de sûreté à accès réglementé (zone stérile), bagages, vérification d'antécédents, provisions et fournitures de restauration, et agent habilité.

OBLIGATIONS INTERNATIONALES

14. Les PSEA devraient contenir une section décrivant les obligations internationales qui peuvent s'appliquer aux exploitants d'aéronefs et mentionner les organisations internationales dont les travaux sont pertinents. Les programmes devraient décrire le rôle et la structure de l'OACI et d'autres organisations internationales [p. ex. la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)] dont les règles et règlements peuvent avoir une incidence sur les activités de l'exploitant.

15. Les PSEA pourraient aussi décrire l'objet de conventions relatives à la sûreté de l'aviation, de l'Annexe 17 et, le cas échéant, d'autres normes et réglementations, par exemple le Document 30 de la CEAC. La Partie C — *Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sûreté de l'aviation* du *Manuel de supervision de la sécurité* (Doc 9734) contient des éléments d'orientation sur les obligations internationales d'un exploitant d'aéronefs en vertu de l'Annexe 17 et des conventions relatives à la sûreté de l'aviation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

OBLIGATIONS NATIONALES

16. Les PSEA devraient contenir une section sur les obligations et responsabilités nationales éventuellement applicables à un exploitant d'aéronefs. L'autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation de l'État d'immatriculation devrait y être indiquée, avec un renvoi au NCASP et à d'autres règlements. En règle générale, les NCASP et les règlements nationaux disposent que l'exploitant d'aéronefs doit établir, appliquer et tenir à jour un PSEA. La direction générale de la compagnie délègue normalement cette responsabilité à son chef du service de sûreté, qui devrait, parmi d'autres tâches, veiller à ce que :

a) le PSEA soit conforme aux dispositions de la législation et du NCASP ;

b) le PSEA soit développé ou modifié pour en corriger les carences et répondre aux besoins de l'exploitant en matière de sûreté ;

c) le PSEA soit examiné et mis à jour régulièrement, et au moins tous les 12 mois ;

d) les mises à jour ou amendements soient approuvés par l'autorité compétente en sûreté de l'aviation.

RÔLES ET DEVOIRS

17. Les PSEA devraient décrire clairement les responsabilités de tous les participants aux activités de sûreté du transport aérien international commercial, pour contribuer à dissiper tout malentendu concernant le rôle des exploitants d'aéronefs dont celui de leurs propres services de sûreté ainsi que de leurs chefs, des membres d'équipage et autres employés, de la direction de l'aéroport, des agents de sûreté en vol, des forces de l'ordre, des forces armées nationales, des services gouvernementaux, des autres exploitants d'aéronefs, y compris des partenaires de partage de codes et d'alliances, du service postal, des agents habilités, des expéditeurs et consignateurs connus, des agents des services d'escale et des entreprises de restauration.

Chef du service de sûreté

18. Le Chapitre 15 décrit les critères qui devraient régir les tâches et responsabilités d'un chef de service de sûreté qui sont énoncées dans le PSEA.

Service de sûreté

19. Les PSEA devraient contenir une description détaillée du service de sûreté de l'exploitant d'aéronefs et indiquer notamment, par exemple, l'identité des sections de ce service, telles que : exploitation, appui et développement, enquêtes et prévention de la criminalité, avec une brève description de leurs responsabilités et de leurs pouvoirs. Un appendice au programme devrait contenir un organigramme détaillé, avec indication des noms et numéros de téléphone du chef du service de sûreté et des dirigeants de toutes les sections de ce service.

20. Il convient aussi de décrire les principes régissant le service, notamment :

a) un mandat clair fondé sur les responsabilités du chef du service de sûreté ;

b) des rapports hiérarchiques clairs, reflétés dans la structure du service ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) la relation appropriée entre le service de sûreté et les cadres opérationnels. Bien que l'essentiel des moyens de l'exploitant d'aéronefs en matière de ressources de sûreté soit nécessaire à son siège, car c'est là que se trouve la majorité de ses actifs, cela ne devrait pas être au détriment de l'appui nécessaire à apporter aux cadres opérationnels à d'autres emplacements ;

d) les relations du service de sûreté avec tous les autres services de la compagnie.

Description des activités

21. Les PSEA devraient contenir une description des activités de la compagnie, tant de manière générale (c.-à-d. nationalité de la compagnie, emplacements de son siège et de ses bureaux régionaux, ampleur et nature de ses activités) qu'en particulier, s'agissant de l'État concerné (c.-à-d. nombre d'aéronefs en service, nombre de vols, nombre de passagers transportés et arrangements de partage de codes et d'alliance).

Classification des documents

22. Les PSEA devraient comprendre un énoncé concernant la classification et la sécurisation des renseignements sensibles. Les documents peuvent être classés comme étant « Pour usage officiel seulement » ou à « Diffusion restreinte ». Les dispositions prises pour protéger les renseignements sensibles en matière de sûreté devraient aussi être expliquées et peuvent nécessiter des restrictions à la diffusion (seulement aux personnes ayant de bonnes raisons d'en prendre connaissance), et la conservation à un emplacement sécurisé. Il convient de mettre en place des procédures pour la protection et la distribution des documents, tant sur papier que sous forme électronique.

Diffusion du programme de sûreté des exploitants d'aéronefs

23. Étant des documents à diffusion restreinte, les PSEA devraient être protégés contre tout accès non autorisé. Ils devraient uniquement être mis, en totalité ou en partie, à la disposition des personnes qui ont un besoin réel d'en connaître le contenu. Toutes les entités et toutes les personnes qui reçoivent un exemplaire ou des parties du PSEA devraient être tenues responsables de la sécurité des renseignements en leur possession. Une liste de diffusion devrait être jointe au programme sous la forme d'un appendice.

Diffusion des documents de sûreté

24. Les NCASP prescrivent souvent des méthodes de diffusion des documents et rapports de sûreté. Ces informations devraient aussi être mentionnées dans les PSEA, avec des consignes sur la diffusion qui pourraient ne pas figurer dans un NCASP, notamment dans le cas de rapports sur des mesures de maintien de l'ordre ou de règlement d'incidents, de casiers judiciaires utilisés pour les vérifications d'antécédents, de résultats d'inspections internes et de consignes de sûreté ou de circulaires d'information émises par l'autorité.

Communications

25. Les PSEA devraient indiquer comment l'autorité compétente en sûreté de l'aviation informe constamment l'industrie de l'aviation des exigences du NCASP, et devraient décrire la politique de communication avec les administrations nationales, les autres États, l'OACI et les médias d'information en ce qui concerne la sûreté de l'aviation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

SÛRETÉ DES AÉRONEFS

Généralités

26. C'est l'exploitant d'aéronefs qui est essentiellement responsable de la sûreté des aéronefs, l'objectif principal étant d'empêcher l'accès non autorisé. Étant donné que la première ligne de défense contre l'accès non autorisé consiste à protéger la limite côté piste, responsabilité qui incombe généralement à la direction de l'aéroport, les PSEA devraient tenir compte des ASP pour assurer que les efforts et les réactions soient coordonnés. Si nécessaire, des mesures propres à un aéroport particulier peuvent être décrites dans un programme supplémentaire de procédures d'escale.

27. Dans la plupart des cas, plusieurs entités sont responsables de la protection des aéronefs, notamment l'exploitant de l'aéroport, l'exploitant d'aéronefs et les forces de l'ordre. Cette section du PSEA devrait décrire expressément le rôle et les responsabilités de chacune de ces entités à cet égard et devrait indiquer le protocole de communication entre l'exploitant d'aéronefs et l'aéroport, à suivre pour signaler une activité suspecte, l'état des aéronefs hors service et les renseignements sur une aggravation de la menace. Le protocole s'applique aussi aux communications concernant les mesures supplémentaires de sûreté à l'égard de vols particulièrement vulnérables et la notification de dispositions intéressant des catégories spéciales de passagers.

Contrôle d'accès et protection des postes de pilotage

28. Les PSEA devraient décrire les mesures à prendre pour protéger les aéronefs au sol et les postes de pilotage, tant au sol qu'en vol. Ces mesures devraient être calquées sur les procédures décrites dans le présent manuel.

Patrouilles de sûreté

29. Les PSEA devraient décrire comment les patrouilles de sûreté sont utilisées et comment le personnel de ces patrouilles communique avec le centre de contrôle de sûreté et les autorités locales de contrôle de la circulation aérienne.

Précautions à prendre avant un vol

30. Les PSEA devraient contenir une description des précautions à prendre avant un vol, systématiquement, pendant les situations de menace accrue ou sur demande, ainsi qu'une liste des organismes intéressés avec indication de leurs tâches respectives.

Notification de menace

31. Les PSEA devraient décrire comment il faut réagir aux renseignements indiquant qu'un aéronef particulier pourrait être exposé à un acte d'intervention illicite. Ils devraient indiquer qui est responsable de l'application des mesures de sûreté supplémentaires jugées nécessaires pour contrer la menace et désigner qui doit informer de la situation l'autorité compétente en sûreté de l'aviation lorsque l'avertissement de menace provient d'une autre source.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Vols effectués sous une menace accrue

32. Les PSEA devraient mettre en relief les mesures à prendre à l'égard des vols faisant l'objet d'un niveau de menace plus élevé, qui consisteraient en particulier à utiliser des postes isolés de stationnement d'aéronefs, à prendre des dispositions pour assurer la garde d'aéronefs particuliers, à affecter une escorte pendant le roulement au sol et l'inspection des zones sous-jacentes aux trajectoires d'approche et de décollage. Un plan d'aire isolée de stationnement devrait aussi figurer dans un appendice.

Fouille et vérification d'aéronefs

33. Les PSEA devraient décrire en détail les modalités de fouille et de vérification d'aéronefs pendant les activités ordinaires et en cas d'aggravation de la menace, indiquer les organismes chargés de procéder aux fouilles et mentionner la nécessité d'utiliser des listes de vérifications appropriées, un éclairage satisfaisant et un personnel bien formé appuyé par les équipages de conduite et les mécaniciens au sol. Il convient aussi de décrire les mesures à prendre quand des engins explosifs suspectés sont découverts et d'indiquer qui décidera qu'il faudra déplacer ou évacuer un aéronef et interrompre les activités de l'aéroport.

DOCUMENTS DE VOYAGE

34. Les PSEA devraient décrire en détail les activités d'enregistrement, dont les mesures ou les moyens spéciaux mis en œuvre à l'intention des groupes de passagers à haut risque, et indiquer les mesures à prendre pour protéger les titres de transport, les cartes d'embarquement, les étiquettes de bagages et d'autres documents. Ils devraient aussi décrire les méthodes propres à empêcher les fraudes de billets électroniques et les subtilisations d'informations électroniques.

35. Les PSEA devraient indiquer où, quand et comment les documents d'identification et les titres de transport sont vérifiés dans le cas de passagers au départ initial, en correspondance et en transit. S'il y a lieu, ils devraient mentionner aussi les pouvoirs et responsabilités que le NCASP confère aux agents des services d'escale.

36. Les PSEA devraient décrire aussi les méthodes à suivre, le cas échéant, pour enregistrer les bagages de soute hors aéroport ou au trottoir.

INSPECTION/FILTRAGE DES PASSAGERS ET DES BAGAGES DE CABINE

37. Les PSEA devraient contenir des détails sur la responsabilité des exploitants d'aéronefs ou d'autres entités concernant l'inspection/filtrage (I/F) des passagers et des bagages de cabine. Les fonctions d'I/F seront confiées à une partie appropriée désignée par l'État intéressé qui pourrait être une des entités ci-après :

a) la direction de l'aéroport ;

b) un sous-traitant engagé par l'État ou l'aéroport ;

c) le transporteur aérien national ;

d) les forces nationales d'application de la loi ; ou

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

e) les forces armées nationales.

38. Il convient d'indiquer l'autorité légalement habilitée à appliquer les mesures de sûreté et de décrire toutes autres lois et procédures locales applicables quand une personne refuse de se conformer aux mesures de sûreté ou s'il lui est interdit d'embarquer pour toute autre raison.

39. D'autres aspects de l'I/F des passagers et des bagages de cabine devraient être décrits, par exemple la responsabilité éventuelle des forces de l'ordre de réagir à une menace ou de patrouiller périodiquement les postes d'I/F des passagers.

40. La partie relative à l'I/F des passagers et des bagages de cabine peut être calquée sur les mesures de sûreté décrites dans le Chapitre 11, § 11.3. Au minimum, le PSEA devrait indiquer :

a) l'objet de l'I/F et de la fouille des passagers et de leurs bagages de cabine ;

b) les méthodes et normes d'I/F et de fouilles manuelles de tous les passagers au départ initial et en correspondance ainsi que de leurs bagages de cabine, avec une indication du prestataire des services ;

c) une liste de personnes exemptées de l'I/F et des fouilles ;

d) les mesures à prendre à l'égard de passagers suspects et de leurs bagages de cabine ;

e) les mesures à prendre pour contrôler l'acheminement des passagers ;

f) les mesures à prendre à l'égard des catégories spéciales de passagers ;

g) les mesures à prendre pour l'I/F et les fouilles manuelles des membres d'équipage et de leurs bagages de cabine ;

h) la politique à l'égard des passagers indisciplinés, avec des indications sur les mesures à prendre au sol et en vol, sur l'utilisation de menottes en dernier ressort et sur l'obligation de présenter un rapport ;

i) la politique à l'égard des passagers clandestins, avec indication des mesures préventives et des mesures à prendre quand un tel passager est découvert ;

j) les mesures à prendre quand une personne refuse de se prêter à une fouille manuelle ;

k) les mesures à prendre quand un article réglementé ou interdit est découvert ;

l) les mesures à prendre à l'égard des articles confisqués, dont la tenue d'un registre si l'exploitant de l'aéronef participe à l'I/F ;

m) les mesures à prendre à l'égard des marchandises dangereuses non déclarées qui sont découvertes ;

n) les mesures à prendre à l'égard des appareils électriques et électroniques.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Séparation des passagers inspectés/filtrés et des autres

41. Les PSEA devraient décrire comment les passagers qui ont été inspectés/filtrés et ceux qui ne l'ont pas été doivent être séparés et indiquer aussi qui est chargé de veiller à cette séparation ainsi que les mesures qui doivent être prises si ces deux catégories de passagers se mêlent.

Contrôle des armes à feu et autres armes

42. Les PSEA devraient décrire les lois et règlements nationaux régissant le transport d'armes et d'armes à feu à bord d'aéronefs, et contenir en appendice les dispositions juridiques correspondantes.

43. Les PSEA devraient aussi préciser les mesures à prendre quand des armes à feu sont transportées dans la soute à bagages ou dans le fret conformément aux dispositions du NCASP. Ces renseignements devraient décrire en détail le rôle de l'exploitant de l'aéronef et de l'équipage, ainsi que toute disposition spéciale à prendre pendant l'enregistrement ou la livraison des bagages.

44. La politique nationale concernant le transport d'armes à feu dans la cabine passagers d'aéronefs nationaux et étrangers devrait être mentionnée, ainsi que les mesures qui seront prises pour appliquer cette politique. Il faudrait expliquer les tâches du service chargé de cette application et ce que l'on attend des exploitants d'aéronefs. Il convient de décrire l'autorisation de porter des armes donnée aux agents de sûreté en vol et à ceux qui escortent des prisonniers, des personnes expulsées ou des personnalités très importantes, ainsi que les mesures connexes, dont l'obligation d'aviser l'exploitant de l'aéronef et le pilote commandant de bord de la présence dans l'aéronef d'un agent de sûreté ou d'une escorte armés.

45. Les PSEA devraient indiquer les mesures à prendre quand une arme est découverte pendant l'I/F des passagers, des bagages ou du fret et comment une arme peut être transportée dans la cabine ou dans la soute à bagages.

Valises diplomatiques et coursiers gouvernementaux

46. Les PSEA devraient expliquer les contrôles de sûreté à appliquer à l'égard des valises diplomatiques et des coursiers gouvernementaux dont, le cas échéant, ceux qui sont spécifiquement applicables au courrier diplomatique et à la correspondance des ambassades non contenus dans lesdites valises. Le sujet peut être traité dans la partie des PSEA relative aux catégories spéciales de passagers.

Catégories spéciales de passagers

47. Les PSEA devraient énoncer les mesures à prendre à l'égard des catégories spéciales de passagers, notamment des diplomates, des coursiers gouvernementaux transportant des valises diplomatiques, des agents de sûreté en vol, des passagers potentiellement perturbateurs tels que des personnes expulsées, des passagers qui, pour des raisons religieuses, ne peuvent être fouillés manuellement, et des passagers à mobilité réduite, par exemple les femmes enceintes ou les handicapés. Les tâches des services intéressés devraient être énumérées, avec une indication des dispositions relatives à la notification.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

SÛRETÉ DES BAGAGES DE SOUTE

48. Les PSEA devraient indiquer l'entité chargée d'inspecter/filtrer les bagages de soute et décrire en détail ce que cette fonction implique.

49. Il appartient à chaque État d'autoriser une partie appropriée à contrôler la sûreté des bagages de soute. Cette responsabilité peut être déléguée à la direction de l'aéroport ou à toute partie tierce. Toutefois, c'est à l'exploitant de l'aéronef qu'il appartient en dernier ressort de préserver la sûreté des bagages de soute qu'il transporte.

50. Les PSEA devraient préciser la base juridique des mesures de sûreté à l'égard des bagages de soute et les mesures à prendre quand une personne s'oppose à ce que ses bagages de soute soient inspectés.

51. Les PSEA devraient renvoyer aux dispositions appropriées de l'ASP concernant l'I/F des bagages de soute et aux spécifications de sûreté décrites au Chapitre 11. Ils devraient au minimum mentionner l'objet des mesures de sûreté des bagages de soute ainsi que celles concernant :

a) les évaluations du risque que présentent les passagers, en leur posant une série de questions standard au poste d'enregistrement et en leur expliquant les méthodes d'interrogation, et, le cas échéant, le mécanisme automatique d'évaluation du risque ;

b) l'I/F et les fouilles manuelles des bagages de soute à l'aéroport de départ et en correspondance, y compris des détails concernant l'emplacement des postes d'I/F et des fouilles et les normes applicables, le matériel d'I/F ainsi que l'exploitant et le prestataire de services ;

c) la protection des bagages de soute ;

d) l'I/F et la protection des bagages de soute enregistrés au trottoir ou hors aéroport ;

e) le port d'armes à feu et autres armes, y compris les dispositions et règlements juridiques, les autorisations et la protection avant le vol ;

f) le traitement à réserver aux bagages suspects ;

g) la manutention des bagages non accompagnés séparés de leurs propriétaires par inadvertance.

CONCORDANCE DES PASSAGERS ET BAGAGES

52. Les PSEA devraient décrire les modalités de concordance des passagers et bagages, et mentionner en particulier les diverses catégories de passagers, à l'aéroport de départ initial, en correspondance intercompagnies ou en transit qui débarquent. Il devrait aussi y être question du rôle de l'automation. Le Chapitre 11 contient des éléments d'orientation sur les mesures de concordance des passagers et bagages.

53. La description de ces mesures devrait notamment porter sur les éléments ci-après :

a) objet de mesures de concordance des passagers et bagages ;

b) manière de vérifier la concordance des passagers et bagages, avec une indication détaillée du matériel quand un système automatisé est utilisé, du contenu du manifeste de bagages s'il y a lieu et

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

des modalités d'identification des passagers qui ne se présentent pas au départ et des bagages non accompagnés ;

c) manière de procéder pour inspecter/filtrer les bagages non accompagnés, y compris les normes applicables, les emplacements d'I/F, le matériel utilisé et les renseignements concernant l'exploitant et le prestataire de services.

Bagages égarés

54. Les PSEA devraient aussi décrire le traitement et la protection des bagages égarés, non identifiés ou non réclamés. Le Chapitre 11 contient des éléments d'orientation sur ce sujet.

PROVISIONS ET FOURNITURES DE RESTAURATION DESTINÉES AUX AÉRONEFS

55. Les PSEA devraient mentionner les spécifications juridiques relatives aux mesures de sûreté applicables aux provisions et fournitures destinées aux aéronefs ainsi que l'entité chargée de veiller à leur conformité.

56. La restauration peut être assurée par l'exploitant d'aéronefs ou être sous-traitée à des entreprises qui fournissent des services à plusieurs clients. Dans un cas comme dans l'autre, la responsabilité de la sûreté et sa surveillance incombe normalement aux exploitants d'aéronefs et pour cette raison la question devrait être traitée comme il convient dans les PSEA. Le Chapitre 14 contient des éléments d'orientation sur les mesures de sûreté applicables.

57. Les entreprises de restauration sous-traitantes devraient adopter un programme écrit de sûreté conforme aux dispositions des PSEA, qui puisse être inspecté par le personnel du service de sûreté de l'exploitant d'aéronefs. Les employés et les visiteurs des installations de restauration devraient se conformer aux dispositions de ce programme.

58. La sûreté de certaines opérations de restauration relève parfois de la compétence de l'aéroport. Si les installations de l'entreprise de restauration sont situées à l'intérieur ou au voisinage immédiat d'une zone stérile de l'aéroport, par exemple, l'ASP applicable peut imposer à cette entreprise certaines mesures de sûreté. Si elles sont jugées nécessaires, le programme de procédures d'escale de l'exploitant d'aéronefs pourrait les décrire en détail.

59. Les PSEA devraient contenir une description de toutes conditions particulières que doivent respecter les installations de restauration situées hors aéroport, par exemple l'obligation pour les véhicules d'être correctement sécurisés et la manière de les fouiller, si nécessaire.

60. Les parties concernant la sûreté de la restauration devraient traiter des principaux éléments ci-après :

a) objet des mesures de sûreté des provisions et fournitures destinées aux aéronefs ;

b) description des mesures de sûreté appliquées dans le service de restauration de l'exploitant d'aéronefs ;

c) description des mesures de sûreté concernant les formalités d'expédition et le transport au sol des provisions et fournitures de restauration et spécifications relatives à l'accès contrôlé aux repas préparés, aux provisions de l'entreprise de restauration et à ses véhicules de livraison ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

d) mesures que l'équipage de cabine doit prendre quand les marchandises de restauration sont livrées à l'aéronef.

61. Les PSEA peuvent aussi traiter d'autres sujets se rapportant à la sûreté de la restauration :

a) provisions connues et provisions inconnues ;

b) mesures matérielles de sûreté ;

c) entrepôts sous douane ;

d) marchandises comportant un scellé indicateur d'effraction ;

e) chariots et récipients de restauration ;

f) livraison de charges multiples ;

g) activités de restauration du côté piste ;

h) réception et validation des livraisons qui pénètrent dans des zones stériles.

Provisions de la compagnie

62. Les articles de bureau, les brochures publicitaires, le papier à en-tête, les uniformes de l'exploitant d'aéronefs, les pièces de rechange et la poste de la compagnie sont parmi les articles transportés sur les aéronefs pour livraison constante aux escales, et ils constituent donc les provisions de la compagnie, auxquelles peuvent s'ajouter des provisions destinées à d'autres exploitants d'aéronefs.

63. Des responsabilités de sûreté bien définies devraient être affectées au personnel chargé de la manutention et de l'embarquement des provisions et fournitures de l'exploitant d'aéronefs. Ces responsabilités devraient être décrites dans les PSEA.

NETTOYAGE DES AÉRONEFS

64. Les PSEA devraient expliquer le but des mesures de sûreté applicables au nettoyage de la cabine passagers, et donner une description de ces mesures. Le Chapitre 14 contient des éléments d'orientation sur ce sujet.

FRET ET POSTE

65. Les PSEA devraient indiquer qui est responsable de la sûreté du fret et de la poste, y compris les opérations d'I/F. L'autorité juridique pour l'imposition des mesures de sûreté devrait être expressément mentionnée. Ces mesures de sûreté peuvent varier selon que l'exploitant est spécialisé en transport de passagers, en transport exclusif de fret ou en services de coursiers et d'expéditions exprès.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

66. Les activités hors base peuvent être confiées à des agents ou à des sous-traitants. Quels que soient ces arrangements, l'exploitant d'aéronefs demeure responsable de la sûreté des opérations de fret dès lors que l'État hôte lui a conféré cette responsabilité. Le Chapitre 13 contient des éléments d'orientation sur les mesures de sûreté pour le fret et la poste.

67. Les parties des PSEA consacrées à la sûreté du fret et de la poste devraient inclure le but des mesures de sûreté pour le fret et la poste, notamment les services de coursiers et de colis exprès, et une description des éléments suivants :

a) mesures de sûreté pour le fret, dont : procédures d'acceptation des expéditions de fret, procédures de transport d'articles de la compagnie, programme et critères relatifs aux agents habilités et aux expéditeurs connus, expéditeurs inconnus, règles de l'I/F et emplacements des postes d'I/F et des contrôles physiques, renseignements détaillés sur l'exploitant ou le prestataire de services, et liste d'exemptions de l'I/F et des contrôles physiques de sûreté ;

b) mesures de sûreté pour les coursiers et les colis exprès, dont : acceptation des colis, programme et critères relatifs aux agents habilités, règles applicables à l'I/F et aux fouilles manuelles, et renseignements détaillés sur l'exploitant ou le prestataire de services ;

c) mesures de sûreté pour la poste, dont : acceptation de la poste, procédures de transport d'articles de la compagnie, autorité postale habilitée et modalités et critères relatifs à l'administration, modalités et critères relatifs aux expéditeurs connus, règles applicables à l'I/F, renseignements détaillés sur l'exploitant, et procédures à suivre en périodes de menace accrue.

68. Lors de la rédaction de la partie traitant de la sûreté du fret et de la poste, les aspects suivants devraient être pris en considération : types de fret et de poste à soumettre à l'I/F, procédures de tests de routine et de maintenance, y compris les mesures à prendre quand l'équipement tombe en panne ou devient inutilisable, manutention et I/F des articles suspects, I/F des objets surdimensionnés et caractéristiques des expéditions groupées.

Programme des agents habilités

69. En vertu de l'Annexe 17, les États sont tenus de veiller à ce que les activités des agents habilités soient rigoureusement sécurisées. Ceci peut être réalisé par le biais des dispositions d'un PSEA et d'un programme de sûreté d'agent habilité.

70. Les PSEA devraient indiquer s'il existe un programme d'agents habilités à transporter du fret, et qui est responsable de l'habilitation de ces agents. En l'absence d'un tel programme, le PSEA devrait indiquer comment le fret est traité et comment les mesures de sûreté lui sont appliquées.

71. Dans le contexte d'un programme de sûreté d'agents habilités, la définition du fret couvre les bagages non accompagnés, la poste, la messagerie et/ou les colis exprès.

Expéditeurs et/ou destinataires connus

72. Les PSEA devraient contenir une description des mesures applicables au fret et à la poste qui n'ont pas été inspectés/filtrés, par exemple l'obligation qu'a un exploitant d'aéronefs de vérifier l'habilitation de sûreté de l'expéditeur connu. Les expéditeurs et destinataires connus peuvent aussi être réglementés dans le cadre d'un programme d'agents habilités.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Expéditeurs inconnus

73. Les expéditeurs inconnus de l'agent habilité et/ou de l'exploitant d'aéronefs devraient faire l'objet de vérifications plus poussées, notamment en donnant une preuve de leur identité et en acceptant que leurs expéditions soient inspectées/filtrées conformément à une méthode prescrite, autant d'obligations qui devraient être décrites dans le PSEA. De plus, les exploitants d'aéronefs devraient établir des procédures sur les contrôles de sûreté à appliquer au fret inconnu pour que toutes les expéditions deviennent connues avant de pouvoir être embarquées à bord d'un aéronef.

Transbordements

74. Si les exploitants d'aéronefs sont responsables de la sûreté du fret transbordé, c'est-à-dire du fret transféré d'un aéronef à un autre, les PSEA devraient décrire les mesures de sûreté applicables, par exemple arrangements d'I/F et protection contre les altérations pendant l'entreposage. Lorsqu'une tierce partie est chargée d'appliquer ces mesures, celles-ci peuvent être résumées à son intention.

Fret de valeur élevée

75. Les mesures de sûreté relatives à la manutention et à la protection du fret de valeur élevée lorsqu'il est conservé dans des aérogares de fret, et pendant son chargement à bord d'un aéronef et son déchargement, ainsi que pendant son transport au sol, devraient être énumérées.

Bagages et/ou effets personnels non accompagnés

76. Les PSEA devraient inclure des mesures de sûreté pour les bagages non accompagnés expédiés dans le fret, décrire la manière de procéder à l'I/F et aux fouilles manuelles, qui sera normalement la même que pour un expéditeur inconnu, et donner des renseignements détaillés sur le matériel d'I/F et sur l'exploitant ou le prestataire de services.

Courrier diplomatique

77. Il convient d'inclure des procédures de sûreté applicables au transport du courrier diplomatique. Le Chapitre 13 contient des éléments d'orientation sur ce sujet.

Protection du fret et de la poste

78. Les PSEA devraient indiquer les mesures en vigueur pour la protection du fret et de la poste. Si les exploitants d'aéronefs sont responsables de la sûreté des installations de fret, il convient de décrire les mesures de sûreté qui doivent être prises, avec des détails concernant l'affectation de gardes et l'utilisation de patrouilles et de systèmes de télévision en circuit fermé (CCTV). Si des caméras de surveillance sont installées, il faudrait indiquer dans les PSEA si elles sont intégrées au système de CCTV de l'aéroport. Les renseignements concernant la sûreté des bâtiments devraient notamment indiquer si une zone réglementée a été délimitée et si le personnel autorisé à y pénétrer est inspecté/filtré ; ils devraient aussi indiquer comment le fret et la poste sont transportés jusqu'aux aéronefs.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

ATELIERS DE MAINTENANCE

79. Les mesures de sûreté en place dans les ateliers de maintenance devraient être indiquées lorsque des exploitants d'aéronefs en sont responsables, par exemple si ces ateliers leur sont loués. Il convient de donner au minimum une description des limites des ateliers de maintenance et des procédures de contrôle d'accès.

PARTAGE DE CODES

80. Il est essentiel de définir avec le plus grand soin les responsabilités relatives à l'application puis à la vérification des mesures de sûreté applicables aux vols réalisés dans le cadre d'un arrangement de partage de codes. Bien que conformes aux dispositions de l'Annexe 17, différents arrangements peuvent exister dans les États d'immatriculation des partenaires à un tel arrangement, et de telles différences devraient être résolues.

81. L'État d'immatriculation détermine les arrangements de sûreté que doivent adopter les exploitants d'aéronefs qui relèvent de son contrôle souverain. Toutes mesures de sûreté supplémentaires ou toutes applications différentes adoptées par les partenaires d'un système de partage de codes devront être abordées par les exploitants d'aéronefs intéressés et jointes à leur PSEA.

82. Les partenaires d'un arrangement de partage de codes devraient avoir un système de communications directes pour les questions telles que les évaluations du risque et de la menace. Un appendice au PSEA devrait contenir des renseignements détaillés sur ce système, ses points de contact, etc., ce qui signifie qu'un exploitant partie à un tel arrangement devrait prévenir ses partenaires quand la sûreté est violée ou quand l'aggravation de la menace appelle des dispositions de sûreté supplémentaires. L'État d'immatriculation de chacun des partenaires à un arrangement de partage de codes devrait aussi être informé de la menace concrète et des mesures supplémentaires proposées pour la contrer.

FORMATION

Formation de sensibilisation à la sûreté

83. Tout le personnel devrait suivre une formation de sensibilisation à la sûreté. Les aspects de la formation à inclure dans le PSEA comprennent les catégories de formation, la désignation des formateurs, les méthodes employées, par exemple projection de vidéos, échanges de vues en salle de classe, brochures, les sujets enseignés, la nécessité de tenir des registres de formation et les mesures concernant la formation périodique.

Formation à la sûreté

84. Les PSEA devraient exiger que tout le personnel de première ligne, par exemple les préposés à l'enregistrement et à l'I/F et les équipages de cabine, suive une formation spécialisée. Cette formation devrait être décrite en détail, avec une indication des matières enseignées et de la durée en heures de la formation. Il faudrait aussi indiquer dans les PSEA les postes qui doivent être homologués, ceux pour lesquels une licence doit être délivrée ou une autorisation donnée, avec l'approbation de l'autorité compétente ou d'une autre autorité appropriée.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Recrutement et vérification des antécédents

85. Les PSEA devraient contenir des renseignements sur les méthodes de recrutement appliquées par l'exploitant d'aéronefs, notamment sur le recours aux vérifications d'antécédents. Le Chapitre 8 contient des éléments d'orientation sur ce sujet. Cette partie du PSEA devrait, par exemple, indiquer si des lois interdisent la consultation des casiers judiciaires et quels renseignements le postulant à un emploi devrait obligatoirement fournir.

86. Il convient de donner aussi des renseignements détaillés sur le traitement réservé aux demandes d'emploi, avec identification du service responsable du traitement des demandes et, le cas échéant, des vérifications d'antécédents, et sur les conditions dans lesquelles des employeurs précédents et des répondants peuvent être consultés, en particulier pour vérifier les renseignements qui ont été fournis.

87. Les mesures à prendre après la vérification des antécédents devraient être décrites en détail ; elles pourront indiquer notamment si les demandes d'emploi doivent être conservées dans les dossiers et, dans l'affirmative, par qui et pendant combien de temps.

Programmes de formation à la sûreté

88. Si l'autorité compétente exige qu'un programme de formation à la sûreté de l'aviation soit mis au point, appliqué et tenu à jour, une copie de ce programme devrait être jointe au PSEA. Les descriptions qui précèdent pourraient alors être abrégées et, au besoin, un simple renvoi au programme de formation devrait suffire.

PLANS CONJONCTURELS

89. Il est recommandé que les exploitants d'aéronefs publient des plans conjoncturels qui soient autonomes et renvoient aux PSEA à des fins d'audit ou qui soient décrits dans un appendice au PSEA. Le Chapitre 17 contient des éléments d'orientation sur ce sujet.

RAPPORTS D'INCIDENTS

90. Les PSEA devraient contenir une description des prescriptions relatives aux rapports d'incidents de sûreté à établir par les exploitants d'aéronefs.

CONTRÔLE DE LA QUALITÉ

91. Il peut être exigé dans le NCASP ou dans un autre règlement que les exploitants d'aéronefs mettent au point, appliquent et tiennent à jour un programme de contrôle qualité de leurs activités de sûreté. En pareil cas, les PSEA devraient contenir un résumé des mesures de contrôle qualité, auquel serait joint le programme lui-même. Si un État n'exige pas un tel programme, les mesures applicables devraient être décrites en détail dans les PSEA, ou bien les exploitants d'aéronefs pourraient établir un programme distinct de contrôle qualité avec renvoi aux dispositions des PSEA.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

PROCÉDURES AÉROPORTUAIRES LOCALES

92. Les responsabilités aéroportuaires locales en matière de sûreté de l'exploitation aérienne qui ne sont pas déjà décrites dans un PSEA devraient l'être dans un programme de procédures d'escale de l'exploitant d'aéronefs.

PROTECTION DES CADRES ET D'AUTRES PERSONNELS

93. Bien qu'elles ne soient pas directement liées à la prévention des actes illicites contre l'aviation civile, les PSEA devraient traiter des mesures de sûreté à prendre pour protéger les cadres ou les membres d'équipage, et leur famille, qui peuvent être ciblés par des éléments criminels pendant leurs voyages ou leurs escales. Ces mesures devraient normalement être fondées sur une évaluation du risque et une analyse de la menace.

PROTECTION DES BÂTIMENTS

94. Les bâtiments qui contiennent les bureaux des cadres supérieurs et de la haute direction de l'exploitant d'aéronefs appellent une protection proportionnée aux niveaux de menace et de risque. Les mesures de sûreté à prendre pour les protéger devraient être décrites dans les PSEA, qu'ils soient situés à l'aéroport ou non.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 25

MODÈLE DE PROGRAMME DE SÛRETÉ POUR L'AVIATION D'AFFAIRES

APERÇU GÉNÉRAL

1. Le modèle de programme de sûreté pour l'aviation d'affaires est le résumé d'un code de bonnes pratiques de l'industrie appelé normes internationales pour l'exploitation de l'aviation d'affaires, qui couvre une vaste gamme d'activités opérationnelles et qui exige, entre autres, que les exploitants appliquent un programme de sûreté proportionné à la menace qui vise leur personnel, leurs aéronefs et leurs installations.

ÉVALUATION DE LA MENACE ET DE LA VULNÉRABILITÉ

2. La première mesure à prendre pour élaborer un programme de sûreté efficace consiste à évaluer la menace qui pèse sur l'entreprise ainsi que ses vulnérabilités. Les menaces peuvent être liées aux activités de l'exploitant de l'aviation d'affaires, à l'emplacement de ses activités ou à sa nationalité, à l'État d'immatriculation de ses aéronefs, au profil de ses passagers ou à la valeur des marchandises transportées. Les renseignements sur les divers types de menaces qui pèsent sur un exploitant proviennent d'une variété de sources et, en élaborant et en tenant à jour les évaluations de la menace qui confronte divers domaines de son exploitation, le responsable du service des opérations aériennes doit pouvoir compter sur les ressources ci-après, selon le cas :

a) les responsables nationaux et locaux des services de sûreté ;

b) les responsables nationaux et locaux des forces de l'ordre ;

c) le chef du service de sûreté de l'entreprise, s'il en existe un ;

d) les associations professionnelles nationales et internationales ;

e) les prestataires de services d'évaluation de la sûreté aérienne et les services du renseignement ;

f) les renseignements provenant de médias locaux et étrangers ;

g) les agents de l'exploitant en poste à l'étranger, le cas échéant.

3. Les professionnels de la sûreté peuvent aider à recenser et à évaluer les vulnérabilités du service des opérations aériennes.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

MESURES DE SÛRETÉ PRÉVENTIVES

4. Les mesures de sûreté préventives portent essentiellement sur :

a) l'accès non autorisé aux aéronefs et aux installations de l'exploitant ;

b) l'introduction d'armes ou d'explosifs non autorisés dans les aéronefs ou les installations de l'exploitant ;

c) l'utilisation d'aéronefs de l'exploitant pour commettre des actes illégaux, par exemple le transport illicite de drogues.

5. Les mesures de sûreté appliquées par l'exploitant devraient être proportionnées à la menace. Les procédures et la formation en place devraient mener à un renforcement des mesures de sûreté quand la menace s'aggrave et à un allègement quand elle s'atténue.

6. Les mesures de sûreté préventives incluent, selon le cas :

a) considérations générales :

1) quand c'est possible, éviter d'exploiter des vols dans des zones géographiques où il a été établi qu'il existe un risque de sûreté ;

2) appliquer un programme de sûreté qui soit propre à l'emplacement et au type d'exploitation ;

3) veiller à ce que le personnel du service d'exploitation des vols suive une formation sur le programme de sûreté ;

4) faire de la sûreté une partie intégrante de tous les aspects d'un service d'exploitation des vols et de son fonctionnement ;

5) établir le rôle de chef de la sûreté, semblable au rôle du chef d'un service de sûreté ;

6) tenir à jour un programme de sensibilisation à la sûreté ;

7) établir, tenir à jour, appliquer, évaluer et actualiser un plan d'intervention d'urgence et lui affecter les ressources nécessaires ;

b) personnes et modes opératoires :

1) exiger une présélection avant emploi du personnel du service d'exploitation des vols ;

2) exiger qu'en tout temps les membres d'équipage portent bien en vue une pièce d'identité comportant une photographie ;

3) éviter le plus possible de publier les itinéraires des vols ;

4) établir des procédures d'alerte en cas de menace contre la sûreté, sous la forme par exemple d'un code à utiliser par des personnes sous contrainte ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

5) exiger un manifeste passagers exact et accessible pour toutes les étapes d'un voyage ;

6) veiller à ce que seuls le personnel et les invités autorisés de l'exploitant désignés à l'avance soient autorisés à embarquer à bord de ses aéronefs ;

7) veiller à ce que les passagers ou des membres du service d'exploitation des vols surveillent en permanence les bagages ;

8) identifier positivement tous les bagages et procéder au rapprochement des bagages et des passagers, par exemple en utilisant des étiquettes de bagages à code couleurs ;

c) aéronefs :

1) avant chaque départ, vérifier les toilettes, les compartiments des bagages et tous les recoins des aéronefs pour vérifier qu'aucune personne ni aucun objet n'y soit dissimulé ;

2) veiller à ce qu'un membre du service d'exploitation des vols soit présent pendant toute la durée du petit service des aéronefs dans les installations de l'exploitant, par exemple pendant l'avitaillement et les opérations de restauration ;

3) veiller à ce qu'un membre de l'équipage de l'aéronef soit présent pendant toute la durée du petit service hors des installations de l'exploitant ;

4) utiliser les dispositifs de sûreté des aéronefs, notamment serrures et alarmes, quand ils sont laissés sans surveillance dans des installations autres que celles de l'exploitant ;

5) apposer des rubans de sûreté à indicateur d'effraction sur toutes les portes, trappes, etc., des aéronefs en stationnement ;

6) poster un garde près des aéronefs aux escales où l'on craint que la sûreté laisse à désirer ;

7) envisager de supprimer tous les symboles d'identification de compagnie sur les aéronefs et les installations ;

d) installations et services :

1) veiller à la sécurisation du périmètre des installations de l'exploitant au moyen de clôtures, d'un bon éclairage, de barrières, de zones stériles et de patrouilles de sûreté efficaces, autant que de besoin ;

2) veiller à ce que les barrières et portes périphériques soient constamment fermées et verrouillées quand elles ne sont pas utilisées ;

3) exiger un contrôle d'accès positif à toutes les portes et barrières périphériques ;

4) fermer les portes des hangars quand personne ne les surveille ;

5) sécuriser toutes les principales zones d'entreposage, telles que celles des aliments et des boissons alcooliques, des pièces et outils, etc. ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

6) exiger un système de gestion du contrôle d'accès à clés et laissez-passer ;

7) confirmer l'identité et les droits de tous les passagers, vendeurs et visiteurs avant de les autoriser à accéder aux installations et aux aéronefs ;

8) éloigner tous les visiteurs des zones stériles, telles que les salons d'attente, etc. ;

9) exiger que tous les visiteurs ou vendeurs non accompagnés présentent une pièce d'identité comportant une photographie ;

10) afficher bien en vue les numéros d'urgence dans toutes les zones de l'installation ;

11) veiller à ce qu'il soit aisé d'accéder aux téléphones ou aux boutons-poussoirs d'alarme prévus à divers emplacements des installations, tels que les cafétérias, baies de chargement dans les hangars, etc. ;

12) confirmer la situation en matière de sûreté aux installations de destination.

MESURES DE RIPOSTE

7. En cas de capture illicite, l'équipage de conduite devrait s'efforcer d'évaluer l'intention de son auteur tout en suivant les procédures d'urgence prescrites dans le manuel d'exploitation, notamment en émettant les appels radio de détresse et en réglant le transpondeur pour faire savoir aux contrôleurs de la circulation aérienne que l'aéronef a été détourné. Il est attendu aussi de l'équipage de conduite qu'il se conforme aux procédures prescrites dans les *Procédures complémentaires régionales* (Doc 7030), que l'aéronef poursuive ou non sa route initiale et qu'il demeure à son niveau de vol ou soit obligé de s'en écarter.

8. Dans le cas d'une menace à la bombe, l'exploitant devrait tout d'abord établir si la menace n'est pas un canular. S'il est jugé que la menace est réelle, les forces de l'ordre devraient être prévenues. Lorsque l'aéronef est en vol, les services de la circulation aérienne devraient être avertis de la situation et lui donner pour instruction d'atterrir pour qu'il puisse être fouillé au sol. S'il a déjà atterri, il devrait être dirigé vers une aire isolée de stationnement désignée à cet effet avant le début de la fouille.

9. En cas d'autres actes illicites, les exploitants devraient prévenir les forces de l'ordre compétentes.

EXEMPLE DE LISTE DE VÉRIFICATION DE SÛRETÉ

10. Le Supplément au présent appendice donne un exemple de liste de vérification de sûreté que les exploitants d'aéronefs peuvent adopter.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément à l'Appendice 25

EXEMPLE DE LISTE DE VÉRIFICATION DE SÛRETÉ

1. Le présent supplément donne un exemple des mesures de sûreté suggérées dans le cas d'un acte d'intervention illicite dans l'aviation civile, incluant les menaces à la bombe. En établissant leurs propres listes de vérification, les exploitants d'aéronefs devraient consulter les manuels de vol de leurs aéronefs.

2. Chaque destination devra être évaluée et classée selon le risque de sûreté pour les voyageurs (faible, moyen ou élevé). Les lignes directrices ci-après décrivent les mesures graduelles à prendre pour chacune de ces catégories.

Niveau de menace	Mesures	
Faible	Portes et trappes d'accès :	Verrouillées
	Issues de secours :	Sécurisées
	Abords de l'aéronef :	Marqués et/ou éclairés
	Communications :	Lignes de communications établies entre l'équipage et les passagers
Moyen	Stationnement :	Éviter la proximité de voies d'accès publiques
		Non éloigné
		Bien éclairé
		Rubans de sûreté à indicateur d'effraction apposés à toutes les portes et tous les panneaux d'accès
	Couvre-moteurs :	En place
	Gardes :	Si disponibles
	Communications :	Lignes de communications établies entre l'équipage et les passagers
	Avant le vol :	Inspection approfondie des recoins de l'aéronef
Élevé	Risque :	Consulter le représentant local pour déterminer le risque d'entreprise de ne pas voyager comparé au risque de sûreté du voyage
	Stationnement :	Aéronef sous hangar
		Rubans de sûreté à indicateur d'effraction apposés à toutes les portes et tous les panneaux d'accès
	Gardes armés :	Obligatoires
		Approuvés par le représentant local conformément aux consignes locales concernant l'usage de la force
	Communications :	Lignes de communications établies entre l'équipage et les passagers

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

3. Les départements de transport aérien devraient aussi fournir aux équipages les évaluations des spécialistes locaux concernant le niveau de sûreté dans les États où elles sont disponibles. Les membres d'équipage devraient contacter leur service d'exploitation pour obtenir un tel service.

INTERVENTION ILLICITE

LA SÉCURITÉ DES PASSAGERS ET DE L'ÉQUIPAGE EST PRIMORDIALE,
ET L'OBJECTIF EST D'ASSURER LEUR LIBÉRATION SANS DANGER

Si possible, prendre les mesures ci-après :

Transpondeur	RÉGLER À A7500
Contrôle de la circulation aérienne	INFORMER
Consigne boucler les ceintures	ALLUMER
Personnel de cabine	INFORMER (si possible)

Conseils généraux :

En vol :

- évaluer la situation et tenter de déterminer l'intention de l'auteur du détournement en modulant comme il convient la réaction recommandée ;
- satisfaire les exigences initiales sans porter atteinte à la sécurité ;
- négocier patiemment et sans animosité ;
- éviter les actions ou les mouvements qui pourraient sembler hostiles ;
- avant de toucher à toute commande ou commutateur, expliquer la raison de l'acte ;
- calmer les passagers ;
- envisager de communiquer des renseignements aux services de contrôle ;
- si l'avion est contraint de s'écarter de la route et du niveau de vol assignés, appliquer les procédures décrites dans le Doc 7030 ou, si des procédures régionales applicables n'ont pas été établies, poursuivre le vol à un niveau autre que les niveaux de vol normalement utilisés pour les vols IFR :
  - de 150 m dans une zone où le minimum de séparation verticale appliqué est de 300 m ; ou
  - de 300 m dans une zone où le minimum de séparation verticale appliqué est de 600 m ;
- atterrir sur un terrain d'aviation approprié.

Au sol :

- ATTENDRE QUE LES AUTORITÉS PRENNENT LA SITUATION EN MAIN ;
- suivre leurs consignes. Ne pas prendre de mesures indépendantes ;
- laisser l'auteur du détournement prendre ses propres décisions ;
- veiller au maintien de l'alimentation, de l'eau, des fournitures sanitaires, du branchement au groupe auxiliaire de puissance et au bon fonctionnement des piles. Brancher l'alimentation à un groupe électrogène au sol dès que possible et obtenir si possible une remorque de climatisation ;
- maintenir l'hygiène. Dégager les portes, l'office et les ailes de tous détritus ou matériels ;
- veiller à la santé et au confort des passagers.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

MENACE À LA BOMBE AU SOL

Contrôle de la circulation aérienne et services d'exploitation et/ou d'escale — ALERTER

- confirmer l'aire de stationnement.

Personnel de cabine (le cas échéant) — EXPLIQUER LA SITUATION

- NE PAS informer les passagers ;
- préparer le débarquement sur instructions du pilote commandant de bord par le système de sonorisation de la cabine ;
- organiser le débarquement. Utiliser si possible la porte d'embarquement/débarquement principale ;
- éviter de toucher les objets suspects ;
- si l'aéronef roule au sol, l'immobiliser et procéder immédiatement au débarquement

Passagers — ÉVACUER ET RASSEMBLER À DISTANCE DE L'AÉRONEF, À 500 m EN AMONT

Pilote commandant de bord — S'ASSURER QUE L'AÉRONEF EST COMPLÈTEMENT VIDE

MENACE À LA BOMBE EN VOL

Si l'on soupçonne la présence d'un engin explosif ou si un article suspect a été trouvé, il faudrait poursuivre le vol aussi normalement que possible mais en tenant compte des considérations ci-après.

Urgence — DÉCLARER

- préparer à atterrir sur le plus proche terrain d'atterrissage approprié ;
- envisager d'atterrir sur un terrain situé en altitude si possible.

Transpondeur — A7700 si aucun code n'a été assigné

Personnel de cabine (le cas échéant) — EXPLIQUER LA SITUATION

- signaler la menace à la bombe et prévenir le principal passager ;
- fouiller la cabine ;
- si une bombe est trouvée, tenter d'atterrir au plus tôt. Après l'atterrissage, débarquer aussi rapidement que possible.

Pilotes — FOUILLER LE POSTE DE PILOTAGE

Régulateur de pression — MAINTENIR L'ALTITUDE CABINE

Descente — COMMENCER

- réduire à zéro la pression différentielle dans la cabine en faisant descendre l'aéronef jusqu'à l'altitude cabine. Ne pas augmenter l'altitude cabine ;
- descendre sans tarder sous FL100 ou sous la MSA si elle est plus élevée ;
- réduire le plus possible les manœuvres et éviter la turbulence.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Vitesse	RÉDUIRE SI POSSIBLE
Cabine	DÉPRESSURISER/FERMER LES CLAPETS D'AIR
• quand l'altitude cabine est atteinte :	
• actionner la commande d'altitude cabine	RÉGLER À MAXIMUM
• vanne de décharge	OUVRIR
• maintenir la vanne de régulation d'échappement ouverte jusqu'à la fin du vol	
Configuration d'atterrissage	À ÉTABLIR DÈS QUE POSSIBLE
Après l'atterrissage :	
• GAP	METTRE EN ROUTE
• moteurs	COUPER
• éclairage	ALLUMER TOUT SAUF LES PHARES D'ATTERRISSAGE
• consignes données par l'équipage de cabine ou le pilote	« IL EST IMPÉRATIF DE QUITTER L'AÉRONEF DÈS QUE POSSIBLE. VEUILLEZ SUIVRE LES INSTRUCTIONS. »
Passagers	RASSEMBLEMENT À L'ÉCART DE L'AÉRONEF (À 500 m EN AMONT)

SI UN ARTICLE SUSPECT OU UNE BOMBE EST TROUVÉ :

- NE PAS DÉPLACER, OUVRIR OU TOUCHER ;
- éloigner les passagers aussi loin que possible et leur dire de garder la tête au-dessous du sommet du siège derrière lequel ils sont assis ;
- obtenir des conseils d'experts en communiquant avec le contrôle de la circulation aérienne ;
- enlever les bouteilles d'oxygène et les trousses de premiers soins du voisinage immédiat de l'objet. Préparer les extincteurs ;
- sécuriser l'article en place, l'entourer d'oreillers, de couvertures, de manteaux et de matières absorbantes. Tenir l'article au sec, mais mouiller les matières qui l'entourent ;
- envisager de déplacer l'objet seulement si sa position pose une menace immédiate pour l'aéronef et si les experts le recommandent, auquel cas l'objet doit être manipulé AVEC LE PLUS GRAND SOIN, sans modifier son orientation. Maintenir l'objet en place avec des rubans adhésifs, sur des coussins de siège, des couvertures, etc.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 26

MODALITÉS APPLICABLES AUX ARMES

Modèle de déclaration (A)

Modèle de formulaire qui doit être rempli par :

- les agents nationaux d'application de la loi en service qui escortent des personnes expulsées ou sous garde juridique ;
- les agents étrangers d'application de la loi en service qui escortent des personnes expulsées ou sous garde juridique ;
- les agents étrangers d'application de la loi qui escortent des représentants du gouvernement.

Les armes à transporter dans la cabine de l'aéronef doivent être remises au pilote commandant de bord, tandis que les munitions sont transportées séparément dans la soute de l'aéronef.

Agent d'application de la loi

Nom : _____

Nationalité ou Administration : _____

Arme(s) à transporter : _____

Type de mission : _____

Je déclare connaître les dangers de l'utilisation d'une arme dans un aéronef, et j'accepte et respecterai les mesures ci-après :

- je déclarerai mon arme de service à l'exploitant de l'aéronef ;
- je déchargerai toutes les munitions de mon arme en présence d'un représentant de l'exploitant de l'aéronef ;
- je placerai ces munitions dans un réceptacle approprié ;
- je placerai mon chargeur dans une enveloppe de sûreté que je remettrai à un représentant de l'exploitant de l'aéronef qui la placera dans la soute ;
- je placerai mon arme dans une enveloppe de sûreté qui sera remise au pilote commandant de bord et entreposée sous son autorité ;
- je serai présenté au pilote commandant de bord par un représentant de l'exploitant de l'aéronef.

Numéro et date du vol : _____

Aéroport de départ : _____

Aéroport de destination : _____

Aéroport d'escale ou de correspondance : _____

Nom, timbre et signature du service d'application de la loi	Signature de l'agent d'application de la loi

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Modèle de déclaration (B)

Modèle du formulaire qui doit être rempli par les agents nationaux d'application de la loi en service et par les agents d'escorte de représentants du gouvernement

Armes et munitions à transporter dans la cabine de l'aéronef

Agent d'application de la loi

Nom : _____

Nationalité ou administration : _____

Arme(s) à transporter : _____

Type de mission : _____

Je déclare connaître les dangers de l'utilisation d'une arme dans un aéronef, et j'accepte et respecterai les mesures ci-après :

- je déclarerai mon arme de service à l'exploitant de l'aéronef ;
- je déchargerai toutes les munitions de mon arme en présence d'un représentant de l'exploitant de l'aéronef ;
- je placerai les munitions dans un réceptacle approprié ;
- je garderai les munitions cachées en tout temps ;
- je placerai mon arme dans une enveloppe de sûreté qui sera remise au pilote commandant de bord et entreposée sous son autorité ;
- je serai présenté au pilote commandant de bord par un représentant de l'exploitant de l'aéronef.

Numéro et date du vol : _____

Aéroport de départ : _____

Aéroport de destination : _____

Aéroport d'escale ou de correspondance : _____

Nom, timbre et signature du service d'application de la loi	Signature de l'agent d'application de la loi

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Modèle de déclaration (C)

Modèle du formulaire qui doit être rempli par des personnes voyageant avec des armes à feu et des munitions, telles que des chasseurs, des sportifs ou des gardes du corps

Armes et munitions à transporter séparément dans la soute de l'aéronef

Passager

Nom : _____

Type d'arme à transporter : _____

J'accepte et respecterai les mesures ci-après :

- je déclarerai mon arme à l'exploitant de l'aéronef ;
- je déchargerai toutes les munitions de mon arme ;
- je placerai ces munitions dans un réceptacle approprié ;
- je placerai mon arme dans mes bagages de soute enregistrés.

Numéro et date du vol : _____

Aéroport de départ : _____

Aéroport de destination :_____

Aéroport d'escale ou de correspondance :_____

Signature du passager

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 27

MISSILES SOL-AIR

GÉNÉRALITÉS

1. Les attaques contre un aéronef de transport aérien civil au moyen de missiles sol-air ou de systèmes antiaériens portables (MANPADS) sont rares, mais elles ne sont pas inconnues. Il est difficile mais pas impossible de se défendre avec succès contre ce genre d'attaques ; l'essentiel est que les forces terrestres, les exploitants, les équipages de conduite et les services de la circulation aérienne (ATS) coopèrent étroitement et coordonnent leurs activités.

2. Pour bien se défendre, il faut d'abord comprendre l'arme utilisée, ses effets et ses limites. La plupart des armes utilisées sont des missiles à guidage par infrarouge, et pour lancer ce type de missile, l'utilisateur doit accomplir plusieurs fonctions, dont les suivantes :

a) identifier la cible ;

b) viser et souvent activer en même temps une batterie ;

c) attendre que le système de guidage du missile se verrouille sur la cible ;

d) lancer le missile.

3. Ces missiles sont généralement faciles à utiliser ; il suffit que l'utilisateur puisse voir la cible et déclencher le système d'alimentation énergétique et le mécanisme de lancement. Il faut cependant que l'utilisateur soit bien entraîné pour faire un usage optimal du système, et il n'est pas rare qu'une personne mal entraînée fasse une estimation erronée de la distance de la cible et tire sur une cible qui est hors de portée. Par ailleurs, l'opération comporte un certain nombre de contraintes, dont les suivantes :

a) le temps nécessaire pour préparer, viser, activer et lancer le missile ;

b) la durée de service de la batterie, qui est souvent relativement courte ;

c) le fait qu'en raison de l'effet de pesanteur, les missiles doivent être lancés à un angle supérieur à 20° ;

d) l'activation du système de guidage exige souvent un niveau assez élevé d'énergie rayonnée ;

e) l'activation du système de guidage exige souvent un niveau élevé de réflexion solaire si la cible n'émet pas assez de rayonnement thermique ;

f) la réussite du tir exige des conditions atmosphériques favorables ;

g) la portée maximale en oblique est limitée à 4 500 m (15 000 ft) environ ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

h) les missiles ont un mécanisme d'autodestruction qui se déclenche souvent de 12 à 16 secondes après le lancement ;

i) il faut une ligne de vision favorable entre le missile et la cible pour la visée et le braquage ;

j) la visibilité de la cible.

MESURES ET PROCÉDURES DE DÉFENSE

Équipement de bord

4. Les exploitants qui assurent des services fréquents dans des régions à risque élevé devraient consulter les autorités compétentes sur l'utilisation des éléments suivants :

a) carénage sur l'échappement des aéronefs ;

b) peinture non réfléchissante sur l'extérieur des aéronefs ;

c) contre-mesures électroniques.

Procédures en vol

5. Les aéronefs qui survolent des régions à risque élevé d'attaques de missiles devraient :

a) maintenir le plus longtemps possible une altitude minimale de 7 500 m (25 000 ft) au-dessus du sol ;

b) monter ou descendre en spirale au-dessus de secteurs désignés sûrs, pour le décollage ou l'atterrissage ;

c) utiliser la puissance minimale nécessaire pour atterrir ou décoller en sécurité ;

d) la nuit, voler tous feux éteints pour obscurcir la cible que doit viser le tireur de missiles ;

e) utiliser les équipements électroniques de contre-mesure.

Procédures ATS

6. Le personnel ATS devrait disposer des renseignements les plus récents en matière de sûreté de l'exploitation, afin :

a) de pouvoir planifier à l'avance des secteurs sûrs pour les montées et les descentes ;

b) d'indiquer aux équipages de conduite les secteurs les plus sûrs pour l'approche et le décollage ainsi que les procédures opérationnelles à suivre.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Procédures au sol

7. Les missiles sont faciles à transporter et peuvent être tirés à partir de toute aire dégagée, y compris le toit plat d'un immeuble. En conséquence, les trajectoires d'atterrissage et surtout les trajectoires de décollage, qui sont normalement au-dessus de terrains dégagés d'obstacles, sont les zones à partir desquelles une attaque est le plus susceptible d'être lancée. Les plans conjoncturels devraient donc inclure :

a) l'obligation de procéder de temps à autre à des inspections approfondies des sites de tir probables, et de mener de telles inspections immédiatement avant un atterrissage ou un décollage ;

b) la surveillance des sites de tir probables par des patrouilles de sûreté à des horaires irréguliers ;

c) le recrutement de riverains qui peuvent aider en signalant immédiatement toute activité inhabituelle ou suspecte ;

d) l'identification préalable des vols présentant un risque élevé et pour lesquels des procédures spéciales devront être appliquées au décollage et à l'atterrissage ;

e) le dégagement des zones à partir desquelles des attaques pourraient être lancées, afin d'éliminer les emplacements où des tirs de missiles pourraient être dissimulés.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 28

MODÈLE DE PROTOCOLE D'ENTENTE (MoU) POUR LA RECONNAISSANCE MUTUELLE DES MESURES DE SÛRETÉ DE L'AVIATION ENTRE (…) ET (…)

PRÉAMBULE

Considérant l'importance des dispositions de…

Les Parties sont convenues ce qui suit :

DÉFINITIONS

PORTÉE

Cette section établit les paramètres de l'entente, par exemple, passagers et bagages de cabine et/ou bagages de soute, et aéroports sélectionnés qui devraient être mentionnés dans le cadre du document.

CONFIDENTIALITÉ ET NON-DIVULGATION

Cette section couvre la confidentialité et la protection des documents, des informations et autres données reçus, partagés ou fournis entre États, incluant les rapports d'évaluation sur les lieux. Elle devrait inclure également des dispositions autorisant les États et les parties prenantes de l'industrie qui sont touchés à être notifiés des arrangements et du processus de vérification utilisés pour obtenir la reconnaissance.

BASE DE RECONNAISSANCE MUTUELLE DES MESURES DE SÛRETÉ

Dispositions générales

Cette section devrait établir l'autorité juridique des États pour conclure un tel arrangement, incluant leurs obligations de respecter les dispositions de sûreté établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans les Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, en particulier l'Annexe 17, et d'autres instruments juridiques qui leur sont applicables, tels que les conventions internationales suivantes : *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Doc 8364), signée à Tokyo le 14 septembre 1963 ; la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Doc 8920), signée à La Haye le 16 décembre 1970 ; la

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile (Doc 8966), signée à Montréal le 23 septembre 1971 ; le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile faite à Montréal le 23 septembre 1971* (Doc 9518), signé à Montréal le 24 février 1988 ; la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Doc 9571), faite à Montréal le 1er mars 1991 ; la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Doc 9960), faite à Beijing le 10 septembre 2010 ; le *Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Doc 9959), fait à Beijing le 10 septembre 2010 ; le *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Doc 10034), fait à Montréal le 4 avril 2014 ; et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation qui lie les Parties.

PROCÉDURE DE VÉRIFICATION

Cette section devrait faire mention des documents examinés dans le cadre de la procédure de vérification, tels que les documents indiqués au Chapitre 11, et confirmer que les États visés ont vérifié mutuellement leurs procédures appliquées, en se fondant sur les évaluations sur les lieux des contrôles de sûreté appliqués.

REVUE CONTINUE

Cette section devrait couvrir les mécanismes permettant aux États de se notifier mutuellement, de notifier d'autres États touchés et de notifier les parties prenantes de l'industrie des changements importants apportés à l'application de la reconnaissance des mesures équivalentes. La section inclura également les dispositions relatives aux évaluations effectuées sur les lieux à intervalles réguliers, en précisant la fréquence de ces évaluations.

CONSULTATION

Cette section devrait inclure les dispositions selon lesquelles les États se consultent mutuellement en cas de désaccord sur l'accord ou de la nécessité d'amendements.

SUSPENSION ET CESSATION

Suspension temporaire

Cette section devrait établir le droit de chaque État de suspendre temporairement l'accord, en partie ou en totalité, en raison, par exemple, de doute raisonnable de non-conformité ou de non-exécution par l'autre Partie, de sûreté nationale, d'intérêt national, d'ordre public ou de santé publique, ou comme suite à l'aboutissement infructueux des consultations.

Cessation unilatérale

Cette section devrait établir la procédure selon laquelle un État peut mettre fin à l'accord et la date d'entrée en vigueur d'une telle cessation.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

AMENDEMENTS

Cette section devrait établir la procédure selon laquelle les États peuvent demander par écrit qu'un amendement soit apporté à l'accord, en totalité ou en partie, que les États intéressés devront convenir mutuellement par écrit.

CONTACTS

Cette section devrait indiquer les points de contact établis dans chaque État pour la communication de toute information pertinente.

DATE DE PRISE D'EFFET

Cette section devrait établir la date de prise d'effet de l'accord.

SIGNATURES

Cette section établira les signatures des fonctionnaires des États intéressés autorisés à conclure l'accord pour la reconnaissance de mesures équivalentes.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément à l'Appendice 28

SUPPLÉMENTS AU MODÈLE DE PROTOCOLE D'ENTENTE (MoU)

Supplément A — Liste d'aéroports

(comprend tous les aéroports reconnus par les Parties, plus certains vols sélectionnés, s'il y a lieu)

Supplément B — Accord de non-divulgation

Les Parties conviennent de ne pas divulguer, diffuser ou rendre autrement disponibles une pièce quelconque de leurs documents, leur contenu ou toutes données connexes résultant de l'échange d'informations entre chacune d'elles à des tierces parties sans consentement écrit préalable.

Supplément C — Mesures de sûreté

(liste sommaire des mesures de sûreté mises en place par les Parties)

- sûreté aéroportuaire
- prescriptions de planification aéroportuaire
- côté ville, côté piste, zones de sûreté à accès réglementé et aires critiques des zones de sûreté à accès réglementé
- aires aéroportuaires délimitées
- contrôle d'accès
- inspection/filtrage des personnes autres que des passagers, ainsi que des objets transportés
- examen des véhicules
- surveillance, patrouilles et autres contrôles physiques
- sûreté des aéronefs
- passagers et bagages de cabine
- inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine
- protection des passagers et des bagages de cabine
- passagers potentiellement perturbateurs
- bagages de soute
- inspection/filtrage des bagages de soute
- protection des bagages de soute
- rapprochement des bagages
- fret et poste
- contrôles de sûreté pour le fret et la poste
- protection du fret et de la poste
- courrier et matériels des exploitants d'aéronefs
- provisions de bord
- provisions et fournitures pour l'aéroport
- mesures de sûreté en vol
- recrutement et formation du personnel
- équipements de sûreté

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 29

MODÈLE DE PROTOCOLE D'ENTENTE (MoU) SUR LA COOPÉRATION POUR LE DÉPLOIEMENT D'AGENTS DE SÛRETÉ ARMÉS À BORD D'AÉRONEFS SUR LES VOLS ENTRE (…) ET (…)

(…) et (…) (ci-après dénommés « les Parties »),

Désireux de coopérer pour assurer le plus haut niveau de sûreté de l'aviation ;

Exprimant leur intention de déployer des agents de sûreté armés (ci-après dénommés « IFSO ») à bord d'aéronefs immatriculés et exploités dans leurs États (ci-après dénommés « Aéronefs d'État ») conformément aux règles et instruments internationaux applicables, dont la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Doc 8364), signée à Tokyo le 14 septembre 1963 ;

Ont conclu l'entente suivante :

1. Le présent protocole d'entente (ci-après dénommé « MoU ») a pour objet de promouvoir la sûreté de l'aviation civile.

2. Des agents de police et autres fonctionnaires de l'État ayant reçu une formation appropriée seront déployés en qualité d'IFSO qui, avec le consentement du pilote commandant de bord, maintiendront et/ou rétabliront la sûreté ou l'ordre à bord des aéronefs volant entre (…) et (…).

3. Nonobstant la décision par une Partie de commencer à déployer des IFSO à bord de ses aéronefs d'État et de prendre les mesures requises en vertu du présent MoU, l'autre Partie continuera d'avoir la latitude de décider quand elle commencera à déployer ses propres IFSO à bord de ses aéronefs d'État.

4. Sur demande, chaque Partie accordera aux IFSO de l'autre Partie, en conformité avec ses propres lois et règlements, l'autorisation générale de porter des armes à feu, des munitions et tout autre matériel nécessaire sur les vols entre (…) et (…). Cette autorisation inclura le port d'armes à feu à bord des aéronefs d'État et dans les zones de sûreté à accès réglementé des aéroports servant l'aviation civile internationale situés en (…) et en (…).

5. L'autorisation de porter des armes à feu sera accordée sous réserve des conditions ci-après :

   a) les IFSO portant des armes à feu, des munitions et autre matériel nécessaire débarqueront des aéronefs ou demeureront dans les zones de sûreté à accès réglementé des aéroports de l'autre Partie servant l'aviation civile internationale uniquement lorsqu'ils sont escortés par un représentant de l'autorité compétente de cette autre Partie ;

   b) dès qu'ils débarquent de l'aéronef, les IFSO sont escortés par ledit représentant vers une zone de l'aéroport d'arrivée désignée par l'autorité compétente nationale où les IFSO déposeront leurs armes, munitions et tout autre matériel, qui seront conservés sous bonne garde ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) sur demande, les IFSO présenteront des copies certifiées de leur autorisation de porter des armes.

6. Chacune des Parties envisageant de déployer des IFSO avertira par écrit le bureau national de coordination de l'autre Partie, au moins dix (10) jours avant le vol à bord duquel ils seront déployés. En cas de danger imminent, une telle notification sera envoyée sans délai. La notification écrite contiendra les renseignements indiqués dans le Supplément A au présent MoU, qui demeureront strictement confidentiels.

7. En cas d'un incident à bord d'un aéronef d'une gravité telle que les IFSO devront prendre les mesures appropriées pour écarter tout danger ou pour maintenir la sûreté, ils en informeront les autorités compétentes des deux Parties. Si une détention temporaire est nécessaire, le pilote commandant de bord remettra la ou les personnes qui ont causé l'incident entre les mains des autorités compétentes, après l'atterrissage sur le territoire de l'autre Partie ou d'un autre État, car les IFSO ne détiennent aucun pouvoir à cet égard.

8. Chaque Partie désignera, au moyen du formulaire figurant dans le Supplément B au présent MoU, un bureau national de coordination pour exécuter les fonctions indiquées dans le présent MoU. Les bureaux de coordination rédigeront et décideront conjointement des procédures opérationnelles à suivre pour le déploiement des IFSO, dont les détails ne seront divulgués à aucune partie tierce sans le consentement mutuel des deux Parties.

9. Les Parties pourront revoir le présent MoU de temps à autre pour échanger des renseignements et des expériences. Tout nouveau problème, tous amendements nécessaires ou tout différend découlant de l'interprétation du présent MoU peuvent être examinés et réglés à l'occasion de ces révisions.

10. Le présent MoU sera rédigé en double exemplaire, respectivement en anglais et en _____, chaque exemplaire étant dûment signé par les Parties. Tout différend portant sur l'interprétation du présent MoU sera résolu par délibérations et accord mutuels ; en cas de différend sur l'interprétation des versions en anglais et en _____, la version en anglais prévaudra.

11. Le présent MoU prendra effet à la date de sa dernière signature et il demeurera en vigueur jusqu'à ce que l'une des Parties informe l'autre par écrit, avec un préavis d'au moins trente (30) jours, de son intention de mettre fin à leur coopération.

Signé au nom de [NOM DE LA PARTIE]

Nom : _____

Titre : _____

Date de la signature : _____

Signé au nom de [NOM DE LA PARTIE]

Nom : _____

Titre : _____

Date de la signature : _____

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément A à l'Appendice 29

RENSEIGNEMENTS À INSCRIRE DANS LA NOTIFICATION ÉCRITE DU DÉPLOIEMENT D'AGENTS DE SÛRETÉ EN VOL, EN APPLICATION DE L'ARTICLE 6 DU PROTOCOLE D'ENTENTE (MoU)

a) Date et heure de la mission, incluant la durée prévue.

b) Renseignements sur le vol, incluant le numéro et l'heure.

c) Nombre d'agents de sûreté en vol (IFSO) par mission.

d) Nom au complet de toutes les personnes et celui du chef de l'équipe.

e) Numéros de passeports.

f) Types, marques et numéros de série des armes.

g) Types et quantités de munitions.

h) Détails sur tout le matériel utilisé pendant la mission à transporter à bord de l'aéronef, tel que radios ou menottes.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément B à l'Appendice 29

LISTE DES BUREAUX NATIONAUX DE COORDINATION, EN APPLICATION DE L'ARTICLE 8 DU PROTOCOLE D'ENTENTE (MoU)

NOM DE LA PARTIE

Bureau national de coordination pour le déploiement d'agents de sûreté en vol :

Nom de l'autorité :

Adresse :

Code postal :

N° de téléphone :

N° de fax :

Adresse électronique :

NOM DE LA PARTIE

Bureau national de coordination pour le déploiement d'agents de sûreté en vol :

Nom de l'autorité :

Adresse :

Code postal :

N° de téléphone :

N° de fax :

Adresse électronique :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 30

CHAÎNE LOGISTIQUE SÉCURISÉE DU FRET AÉRIEN

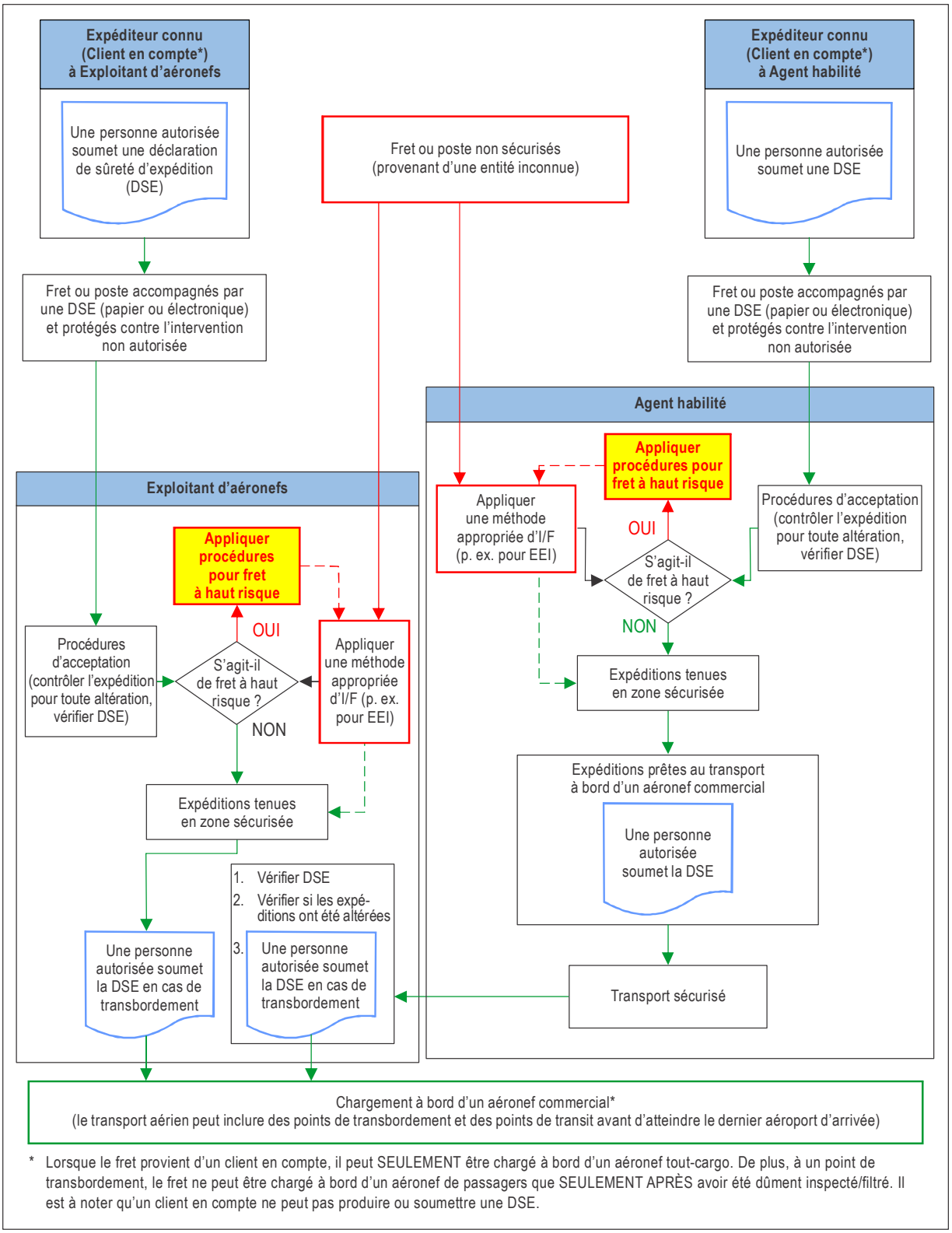
Les États devraient prendre en considération les éléments d'orientation figurant dans le présent appendice pour aider le personnel chargé de la réception, de la manutention et de l'inspection/filtrage du fret à accomplir ses tâches en conformité avec les principes établis de la chaîne logistique sécurisée du fret aérien :

a) Organigramme de la chaîne logistique sécurisée du fret aérien ;

b) Formulaire d'acceptation du fret aérien — sûreté.

— — — — — — — —

Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs



* Lorsque le fret provient d'un client en compte, il peut SEULEMENT être chargé à bord d'un aéronef tout-cargo. De plus, à un point de transbordement, le fret ne peut être chargé à bord d'un aéronef de passagers que SEULEMENT APRÈS avoir été dûment inspecté/filtré. Il est à noter qu'un client en compte ne peut pas produire ou soumettre une DSE.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Logo de la compagnie

Outil décisionnel pour l'acceptation du fret aérien SÛRETÉ

Lieu/station	Lettre de transport aérien (MAWB ou HWB)	N° de vol	Destination	Date (JJ/MM/AA)
				/ /

Nom de l'entité qui remet le fret | N° d'identification (s'il y en a un)

Étape UN — ORIGINE

Fret reçu de (cocher une case)

- ☐ Agent habilité
- ☐ Expéditeur connu
- ☐ Exploitant d'aéronefs **(TRANSBORDEMENT)**
  - Des contrôles de sûreté ont-ils été appliqués avant l'arrivée ?
    - ☐ Oui
    - ☐ Non ou pas disponibles
- ☐ Inconnu
- ☐ Expéditeur en compte

Étape DEUX — MESURES DE SÛRETÉ

Statut de sûreté :
(cocher une case, comme indiqué dans la Déclaration de sûreté d'expédition)

- ☐ Sur aéronef commercial – SPX –
- ☐ **Sur aéronef tout-cargo – SCO –**
- ☐ **Fret à haut risque* – SHR –**
  * Si [oui], cocher la case haut risque ci-dessous.
- ☐ Pas disponible

→ **INSPECTION/FILTRAGE REQUISE** ☐

À transporter sur :

- ☐ Aéronef passagers
- ☐ **Aéronef tout-cargo**

Étape TROIS — HAUT RISQUE ET INSPECTION/FILTRAGE ALTERNATIVE

Est-ce que l'expédition présente des signes d'altération ?

- ☐ Non
- ☐ Oui

Est-il peu probable que les méthodes d'I/F utilisées détectent un EEI ?

- ☐ Oui
- ☐ Non

Cocher la case haut risque si :
- [oui] dans case en pointillés ; ou
- deux fois [oui] dans case en traits continus.

→ **APPLIQUER MESURES HAUT RISQUE** ☐

A-t-on reçu des renseignements indiquant que l'expédition est à traiter comme à haut risque ?

- ☐ Oui
- ☐ Non

Appliquer méthode alternative d'I/F qui détecterait efficacement des EEI. ☐

Est-ce que l'expédition présente des signes d'anomalie donnant lieu à des soupçons ?

- ☐ Non
- ☐ Oui

Si [oui], appliquer 1. ou 2. ci-dessous :

1. cocher case haut risque si :
   [oui] + [I/F requise] ; ou
   [oui] + [signes d'altération].
2. cocher la case I/F alternative si 1. ci-dessus ne s'applique pas.

Nom et initiales de la personne qui accepte ou qui refuse l'expédition pour transport aérien : | L'expédition remise est-elle acceptée pour transport aérien ? ☐ Oui ☐ Non

Informations supplémentaires :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 31

CADRE DU RÉGIME D'AGENT HABILITÉ

En mettant en œuvre un régime d'agent habilité, les États devraient envisager d'inclure dans leurs programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile les éléments d'orientation figurant dans les suppléments au présent appendice :

a) Modèle de processus d'agrément d'agent habilité ;

b) Prescriptions de sûreté pour agents habilités ;

c) Modèle de programme de sûreté d'agent habilité.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément A à l'Appendice 31

MODÈLE DE PROCESSUS D'AGRÉMENT D'AGENT HABILITÉ

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 Les présents éléments d'orientation visent à assister les États dans la mise en œuvre de leur programme d'agents habilités. Ils décrivent le processus et les conditions que les postulants sont censés remplir pour être agréés comme agents habilités. L'organigramme de la Figure A31-1 résume le processus de demande du statut d'agent habilité.

1.2 Le processus d'agrément, incluant l'inspection sur les lieux (également appelée : validation sur les lieux), devrait être mené par l'autorité compétente de l'État, ou par un organisme autorisé à agir en son nom, conformément aux exigences de l'autorité compétente.

2. CRITÈRES

2.1 Les critères pour l'obtention d'une désignation d'agent habilité devraient être clairement établis par les États et devraient inclure, sans s'y limiter, la capacité d'une entité à :

a) fournir des installations sécurisées pour l'acceptation, l'application de contrôles de sûreté, pouvant inclure l'inspection/filtrage, l'entreposage d'expéditions de fret aérien après le congé de sûreté et, s'il y a lieu, le transport au sol sécurisé ;

b) recruter, sélectionner et former comme il convient un nombre adéquat de personnel de gestion et de personnel opérationnel, à l'interne ou sous contrat, pour ses opérations, conformément aux exigences nationales ;

c) démontrer en tout temps la conformité aux prescriptions de sûreté pour les agents habilités, déterminées par l'autorité compétente.

2.2 Le processus d'agrément pour agent habilité devrait être adapté aux conditions de l'emplacement.

3. DEMANDE DE DÉSIGNATION

3.1 Toute entité qui demande une désignation d'agent habilité devrait remplir un formulaire de demande approuvé par l'autorité compétente, et le formulaire devrait être signé par un cadre supérieur responsable de l'entité.

3.2 Le formulaire de demande devrait inclure, au minimum, les éléments suivants :

a) nom de l'entité et numéro d'enregistrement ;

b) numéro d'enregistrement fiscal, s'il y a lieu ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) adresse officielle de l'entreprise ;

d) coordonnées des contacts, y compris numéros de téléphone et de fax et/ou adresses électroniques ;

e) détails sur le mode de propriété de l'entité ;

f) description de l'entité, notamment ses activités principales ;

g) nom, titre et coordonnées de la personne responsable de la sûreté ;

h) déclaration attestant de l'exactitude des renseignements soumis et reconnaissant que de fausses informations entraîneraient la disqualification ;

i) signature d'un cadre supérieur responsable ;

j) date de la demande.

3.3 Les demandes de désignation d'agent habilité devraient être accompagnées d'un programme de sûreté d'agent habilité établi par écrit, décrivant en détail les politiques, procédures et mesures que l'entité mettra en œuvre, incluant les prescriptions de recrutement, de sélection et de formation.

3.4 Les États peuvent exiger de l'entité demandant la désignation d'agent habilité qu'elle présente des renseignements additionnels, tels qu'une lettre de constitution en société émise par l'autorité compétente de l'État dans lequel l'entité est enregistrée et/ou exerce ses activités, ou autres références à l'appui de la demande.

3.5 Les États devraient tenir un dossier exact de toutes les transactions concernant une demande, incluant la décision d'acceptation ou de refus. Si une demande a été acceptée, les dossiers devraient être conservés en archives pour toute la période de validité de la désignation de l'entité, et au moins une année après la cessation de la désignation.

3.6 Les demandes rejetées devraient être conservées en archives durant une période spécifiée, généralement au moins une année.

4. EXAMEN DES DEMANDES

4.1 Les États devraient procéder à un examen approfondi de toutes les demandes et de tous les documents d'appui afin d'en déterminer la validité et l'exactitude, en contactant les références citées dans la demande, en personne, par téléphone ou par courrier électronique, ou en vérifiant auprès de l'autorité émettrice la validité et/ou l'authenticité de toutes certifications ou correspondances accompagnant la demande**.**

4.2 Les programmes de sûreté seraient examinés pour en vérifier la conformité aux prescriptions nationales et pour assurer que les procédures décrites dans les programmes sont établies de façon assez approfondie pour fournir des informations et des éléments d'orientation adéquats au personnel.

4.3 Si un agent habilité est autorisé à désigner ou à approuver des expéditeurs connus, l'État doit accepter que cet agent est capable d'administrer une telle responsabilité. L'État devrait examiner et approuver les procédures établies par les agents habilités pour désigner les expéditeurs connus conformément au programme de sûreté de ces agents.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

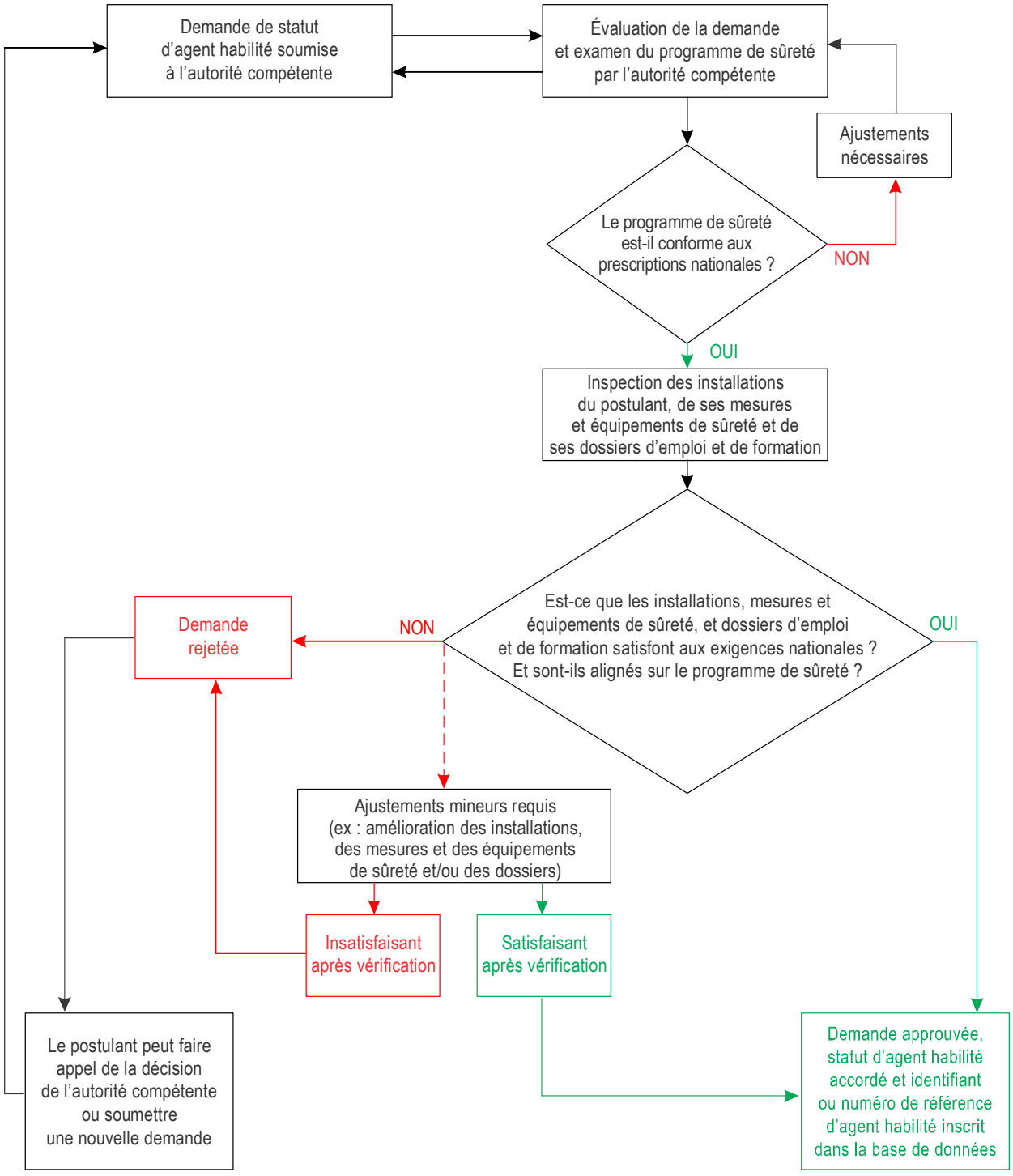


Figure A31-1. Processus d'agrément type pour le statut d'agent habilité

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

5. INSPECTION DES INSTALLATIONS

5.1 Avant d'attribuer la désignation d'agent habilité à un postulant, l'autorité compétente devrait procéder à une inspection de ses installations ou de ses locaux, afin de valider les renseignements soumis dans le formulaire de demande, ainsi que les politiques, les procédures et les mesures figurant dans le programme de sûreté d'agent habilité soumis par le postulant.

5.2 Les inspecteurs chargés d'effectuer une inspection ou une validation devraient veiller à ce que les aspects ci-après soient vérifiés ou validés concernant leur conformité aux prescriptions nationales et au programme de sûreté d'agent habilité soumis par le postulant :

a) mesures physiques de sûreté et contrôle d'accès ;

b) procédures de recrutement du personnel et de vérification des antécédents ;

c) procédures, programmes et dossiers de formation du personnel à la sûreté ;

d) partage et/ou utilisation des mêmes installations par d'autres organismes ;

e) entreposage du fret aérien et de la poste aérienne sécurisés ;

f) contrôles de sûreté et inspection/filtrage ;

g) transport du fret sécurisé vers un agent habilité ou un exploitant d'aéronefs.

5.3 À l'achèvement du processus d'inspection ou de validation, si l'autorité compétente ou l'organisme qui agit en son nom est convaincu que les installations ou les locaux du postulant, ses équipements et ses procédures de sûreté, et ses dossiers d'emploi et de formation répondent aux prescriptions nationales et sont en conformité avec son programme de sûreté d'agent habilité, l'approbation de la demande devrait être recommandée.

5.4 Si un inspecteur identifie des domaines qui nécessitent des ajustements mineurs, le postulant devrait en être avisé par écrit, avec une indication des domaines dans lesquels le postulant n'est pas en conformité avec les prescriptions. Si les domaines de non-conformité ne sont pas importants ou ne compromettent pas la sûreté des opérations de fret et de l'aviation civile, le processus d'agrément pourra se poursuivre pendant que le postulant applique les mesures correctrices.

6. ACCEPTATION D'UNE DEMANDE

Si l'autorité compétente est satisfaite des informations figurant dans le formulaire de demande et du programme de sûreté soumis par le postulant, elle devrait en aviser le postulant par écrit et pourra inclure une date et une heure auxquelles elle procédera à une inspection des installations ou des locaux du postulant.

7. REJET D'UNE DEMANDE

7.1 L'autorité compétente devrait refuser d'accepter ou d'approuver une demande si le postulant n'a pas soumis suffisamment d'informations ou s'il a donné des informations inexactes au sujet de ses opérations et/ou de son personnel, ou si le postulant a été précédemment rejeté pour des raisons de sûreté ou d'autres.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.2 L'autorité compétente devrait établir des procédures pour traiter des demandes qui sont rejetées ou non acceptées. En cas de refus d'une demande, il convient de consulter des experts juridiques.

7.3 Si une demande est rejetée ou non acceptée par l'autorité compétente, celle-ci devrait en aviser le postulant par écrit, aussitôt que possible, en indiquant s'il y a lieu la raison de cette décision. Il y a lieu de prévoir que le postulant fera appel de la décision prise par l'autorité compétente.

8. LISTE DES AGENTS HABILITÉS ET NUMÉRO DE RÉFÉRENCE UNIQUE

8.1 L'État devrait établir une base de données ou une liste de tous les agents habilités qui sont agréés. La liste devrait comprendre au minimum le nom de l'agent habilité, le numéro d'enregistrement émis par l'autorité compétente, l'adresse du siège de l'entreprise et les coordonnées téléphoniques, ainsi que la période de validité du statut d'agent habilité. La liste devrait être tenue à jour en tout temps et être accessible aux agents habilités agréés et aux exploitants d'aéronefs, peut-être via un système électronique sécurisé**.**

8.2 Un numéro de référence unique devrait être attribué à chaque agent habilité agréé.

8.3 L'autorité compétente devrait établir des règles ou des règlements exigeant des agents habilités qu'ils inscrivent ou impriment leur numéro de référence unique sur des documents spécifiés relatifs au fret, tels que les déclarations de sûreté d'expédition, qui nécessitent l'inscription de ces renseignements. Le fait qu'un agent habilité désigné n'ait pas inscrit ou imprimé son numéro de référence unique sur ces documents devrait constituer une infraction passible d'amende et/ou de pénalités.

8.4 Le code d'identification d'un agent habilité devrait être spécifique à un emplacement donné. Ce code devrait être alphanumérique et comprendre les renseignements ci-après, dans l'ordre indiqué :

a) le code de pays, indiquant l'emplacement du site approuvé. Les codes de pays devraient être attribués sur la base de la norme ISO 3166–1 alpha–2 ;

b) le statut de l'entité, en l'occurrence un agent habilité (AH) ;

c) l'identificateur numérique unique à cinq chiffres attribué à l'agent habilité par une autorité compétente ;

d) le numéro à deux chiffres indiquant l'emplacement particulier à partir duquel l'agent habilité est autorisé par l'autorité compétente à mener ses opérations. Si l'agent habilité n'a qu'un site approuvé, ce numéro devrait être 01.

8.5 Exemple de code d'identification d'un agent habilité : DE/AH/00100–03, où DE est le code de pays lié à l'emplacement approuvé, en l'occurrence l'Allemagne ; AH indique qu'il s'agit d'un agent habilité ; 00100 est l'identificateur numérique à cinq chiffres attribué à l'agent habilité par l'autorité allemande compétente ; et 03 indique l'emplacement exact à partir duquel l'agent habilité 00100 est autorisé à mener ses opérations (dans ce cas précis, l'agent habilité dispose déjà de deux autres emplacements approuvés).

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

9. NOTIFICATION DE CHANGEMENTS

Chaque agent habilité devrait aviser l'autorité compétente, dans un délai spécifié, de tous changements substantiels de sa situation ou des renseignements indiqués sur le formulaire de demande. Tout écart à l'exigence de notification devrait constituer une infraction, passible d'amende et/ou de pénalités pouvant inclure la suspension de la désignation et la radiation de l'inscription sur la liste**.**

10. INSPECTIONS ET TESTS

10.1 L'autorité compétente devrait établir un programme de surveillance des agents habilités afin d'assurer qu'ils se conforment en tout temps aux prescriptions nationales et aux conditions de leur programme de sûreté d'agent habilité agréé. Ce programme devrait inclure l'exécution périodique d'inspections et de tests de sûreté portant sur les installations et les activités des agents habilités, y compris les activités de formation, et pourrait faire partie du programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile d'un État.

10.2 Un dossier détaillé de toutes les inspections et de tous les tests effectués par l'autorité compétente, incluant les résultats et les décisions ou mesures prises, devrait être tenu pour chaque agent habilité. Les dossiers devraient être conservés par l'autorité compétente durant toute la période où l'agent habilité est détenteur d'une désignation valide, et au moins une année après la cessation de la désignation.

11. DISQUALIFICATION, SUSPENSION ET RÉVOCATION

Les États devraient établir des critères régissant la disqualification, la suspension et la révocation de la désignation d'un agent habilité, selon les descriptions ci-dessous. Tous les postulants à une désignation d'agent habilité devraient être informés de ces critères avant ou à la soumission de la demande.

a) Disqualification — peut résulter d'une incapacité à respecter les prescriptions relatives aux agents habilités dans la phase de demande, et de l'inaptitude à maintenir ou à mettre en œuvre des mesures ou des procédures de sûreté requises par l'État après des avertissements administratifs ou des amendes.

b) Suspension — peut résulter d'une inaptitude à court terme à mettre en œuvre les contrôles de sûreté requis par l'État, ou d'une demande d'une entité de suspendre volontairement sa désignation pour une période de temps spécifiée ou de façon permanente.

c) Révocation — peut résulter de violations continuelles de prescriptions nationales ou du programme de sûreté d'agent habilité agréé de l'entité, ou du fait que l'entité ne se livre plus à la manutention, au traitement ou à l'entreposage de fret aérien.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément B à l'Appendice 31

PRESCRIPTIONS DE SÛRETÉ POUR AGENTS HABILITÉS

1. GÉNÉRALITÉS

Les domaines suivants relèvent de la responsabilité d'un agent habilité, qui devrait s'y conformer en tout temps, tant qu'il détient une désignation ou un statut d'agent habilité. Les États ou les organismes autorisés à agir au nom de l'État (p. ex. inspecteurs ou validateurs) pour accomplir un processus d'inspection ou de validation devraient veiller à ce que les domaines suivants soient vérifiés ou validés pour leur conformité aux exigences nationales et au programme de sûreté d'agent habilité du postulant.

2. RECRUTEMENT ET SÉLECTION

2.1 Les agents habilités devraient fournir des précisions et des dossiers appropriés sur leurs procédures de recrutement et de sélection pour toutes les catégories de personnel, incluant le personnel permanent, temporaire et en sous-traitance.

2.2 Les procédures de recrutement et de sélection devraient inclure des vérifications d'antécédents en conformité avec les exigences nationales et, si la loi le permet, des vérifications d'antécédents judiciaires avant l'emploi.

2.3 Les agents habilités devraient présenter sur demande les dossiers d'emploi de leurs employés et de leur personnel en sous-traitance pour prouver que les antécédents de tous les membres du personnel ayant accès aux expéditions désignées comme fret aérien ou poste aérienne ont été dûment vérifiés.

3. PROGRAMME DE FORMATION

3.1 Les agents habilités devraient établir et/ou mettre en œuvre un programme de formation approprié, conforme aux exigences nationales, pour tous les employés qui peuvent accéder seuls aux expéditions désignées comme fret aérien ou poste aérienne, et tenir des dossiers appropriés de cette formation, tant initiale que périodique.

3.2 Les agents habilités devraient exiger de leurs agents ou représentants autorisés qu'ils fournissent des dossiers de formation de leurs employés pour montrer que ceux-ci ont reçu une formation appropriée à la sûreté avant de procéder au traitement, à la manutention ou au transport d'expéditions désignées comme fret aérien ou poste aérienne.

4. MESURES DE SÛRETÉ PHYSIQUES ET PROCÉDURALES ET CONTRÔLE D'ACCÈS

4.1 Les agents habilités devraient veiller à ce que :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) les installations soient protégées contre l'accès non autorisé, ce qui peut inclure l'usage de barrières physiques telles que des clôtures ou des portes, et que des procédures de contrôle d'accès appropriées soient en place, en particulier dans les zones ou installations où sont traités le fret aérien ou la poste aérienne ;

b) les zones ou les installations où les expéditions sont assemblées ou emballées pour le transport aérien soient supervisées par du personnel bien formé pour prévenir l'introduction d'articles ou de matières non autorisés à ce stade ;

c) les expéditions désignées comme fret aérien ou poste aérienne soient entreposées dans une zone non accessible aux personnes non autorisées et protégées jusqu'à ce qu'elles soient remises à un autre agent habilité ou à un exploitant d'aéronefs ;

d) l'accès aux zones à partir desquelles les expéditions sont livrées soit contrôlé, et à ce que des procédures soient mises en œuvre pour assurer que seuls les personnes et les véhicules autorisés puissent y accéder.

4.2 Les agents habilités devraient mettre en œuvre des mesures de contrôle suffisantes pour assurer l'intégrité des expéditions désignées comme fret aérien ou poste aérienne, et pour détecter l'accès non autorisé aux expéditions ou l'introduction d'articles interdits dans les expéditions. Ces mesures pourront inclure notamment, sans s'y limiter, des patrouilles de sûreté, des systèmes de surveillance par télévision en circuit fermé et des mesures de contrôle d'accès électronique.

4.3 Les agents habilités devraient désigner au moins une personne à chaque site pour être responsable de l'application et de la supervision des contrôles de sûreté. Cette personne devrait avoir fait l'objet d'une vérification d'antécédents judiciaires, conformément à la législation nationale.

4.4 Si l'aire d'entreposage du fret aérien ou de la poste aérienne est située dans la zone de sûreté à accès réglementé d'un aéroport, les agents habilités devraient se conformer aux programmes de sûreté d'aéroport et/ou aux autres directives relatives à la protection de ces aires contre l'accès non autorisé, et ces aires devraient être clairement décrites dans les programmes de sûreté d'agent habilité.

4.5 Tout autre organisme partageant les mêmes installations qu'un agent habilité, ou certaines parties de celles-ci, devrait se conformer au programme de sûreté de l'agent habilité. Ceci inclut tous organismes auxquels l'agent habilité sous-traite l'exécution de tâches décrites dans le programme de sûreté d'agent habilité, et pour lesquelles l'agent habilité est responsable.

4.6 Dans le cas où un organisme sous-traitant d'un agent habilité accomplit, en un lieu éloigné, des tâches pour lesquelles l'agent habilité est responsable (p. ex. emballage d'objets dans un musée), les mêmes mesures de protection que celles mises en œuvre dans les installations de l'agent habilité s'appliquent. De tels lieux éloignés devraient être supervisés par l'agent habilité, être considérés comme le propre site de l'agent habilité et figurer dans le programme de sûreté de l'agent habilité.

5. ENTREPOSAGE DE FRET AÉRIEN ET DE POSTE AÉRIENNE SÉCURISÉS

5.1 Les mesures suivantes devraient être mises en œuvre par les agents habilités lors de la sécurisation des expéditions désignées comme fret aérien ou poste aérienne à transporter à bord d'un aéronef commercial :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

a) le fret aérien et la poste aérienne devraient être emballés et/ou scellés par des méthodes qui indiqueront facilement tous signes d'altération ;

b) le fret aérien et la poste aérienne devraient être entreposés dans une aire inaccessible pour les personnes non autorisées et être protégés jusqu'à leur livraison à un autre agent habilité ou à un exploitant d'aéronefs, conformément aux mesures de contrôle d'accès du programme de sûreté d'agent habilité ;

c) le fret aérien et la poste aérienne devraient être entreposés de façon à maintenir une séparation entre le fret sécurisé et le fret non sécurisé (p. ex. aires d'entreposage différentes, étiquetage) ;

d) le fret aérien et la poste aérienne resteront sécurisés jusqu'à ce qu'ils soient transférés à un autre agent habilité ou à un exploitant d'aéronefs, afin de maintenir l'intégrité de ces expéditions et d'empêcher l'introduction d'articles interdits dans les expéditions.

5.2 Des instructions sur l'entreposage et le maniement du fret aérien, et sur les mesures de contrôle d'accès au fret aérien, devraient être communiquées à tout le personnel, indépendamment de son niveau d'accès. Toutefois, seul le personnel autorisé devrait être admis à accéder au fret aérien, à le manipuler et à l'entreposer.

5.3 Les agents habilités devraient appliquer des contrôles de sûreté, incluant l'inspection/filtrage, au fret aérien et à la poste aérienne s'il a été établi que l'intégrité de ces expéditions pourrait avoir été compromise du fait d'un manque de contrôle approprié ou d'interventions non autorisées possibles. Selon la situation (p. ex. violation intentionnelle de la sûreté, ou intention criminelle ou altération) et en fonction du programme de sûreté de l'agent habilité et/ou du programme de sûreté d'aéroport, l'employé de l'agent habilité responsable de la supervision de l'application des contrôles de sûreté devrait aviser l'autorité compétente.

6. CONTRÔLES DE SÛRETÉ ET INSPECTION/FILTRAGE

6.1 Les agents habilités devraient soumettre à l'inspection/filtrage tout le fret aérien et la poste aérienne, à moins qu'il ait été vérifié :

a) que les contrôles de sûreté requis ont été appliqués par un agent habilité et que l'expédition a été protégée contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles de sûreté ont été appliqués et jusqu'à l'acceptation de l'expédition pour la poursuite du transport par voie aérienne ;

b) que les contrôles de sûreté requis ont été appliqués par un expéditeur connu, et que l'expédition a été protégée contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles de sûreté ont été appliqués jusqu'à l'acceptation de l'expédition pour la poursuite du transport par voie aérienne ;

c) que les contrôles de sûreté appropriés ont été appliqués par un client en compte, que l'expédition a été protégée contre toute intervention non autorisée depuis le moment où ces contrôles de sûreté ont été appliqués jusqu'à l'acceptation de l'expédition pour la poursuite du transport par voie aérienne, et que l'expédition n'est pas transportée à bord d'un aéronef de passagers ; ou

d) que l'expédition est exemptée de l'inspection/filtrage et a été protégée contre toute intervention non autorisée depuis le moment où elle a été identifiée comme fret aérien ou poste aérienne jusqu'à son acceptation pour la poursuite du transport par voie aérienne.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

6.2 Les agents habilités devraient mettre en œuvre des procédures pour l'inspection/filtrage du fret à haut risque. Ces procédures devraient répondre aux exigences nationales et être décrites dans les programmes de sûreté d'agent habilité.

6.3 Lorsqu'ils procèdent à l'inspection/filtrage du fret aérien ou de la poste aérienne, les agents habilités devraient utiliser un moyen ou une méthode susceptible de détecter des EEI, en tenant compte de la nature de chaque expédition. L'inspection/filtrage est considérée achevée lorsqu'un agent d'I/F est convaincu qu'aucun EEI n'est présent dans une expédition et que la nature de l'expédition a été confirmée.

6.4 Les méthodes et les processus d'I/F devraient être décrits dans les programmes de sûreté d'agent habilité, avec indication des méthodes appropriées pour détecter les EEI selon la nature de chaque expédition.

7. TRANSPORT DE FRET AÉRIEN ET DE POSTE AÉRIENNE SÉCURISÉS VERS UN AGENT HABILITÉ OU UN EXPLOITANT D'AÉRONEFS

7.1 Les agents habilités devraient fournir aux autres agents habilités ou aux exploitants d'aéronefs des renseignements détaillés concernant la méthode de transport des expéditions désignées comme fret aérien ou poste aérienne, et les mesures appliquées à ce transport pour protéger les expéditions contre tout accès non autorisé, jusqu'à la livraison et l'acceptation par un autre agent habilité ou par un exploitant d'aéronefs.

7.2 Les agents habilités devraient veiller à ce que tous les véhicules utilisés dans le transport du fret aérien ou de la poste aérienne, qu'ils leur appartiennent en propre ou à un sous-traitant, soient protégés en tout temps contre toute intervention non autorisée, en utilisant des scellés à indicateurs d'effraction ou d'autres méthodes appropriées.

7.3 Les compartiments à fret dans lesquels les expéditions sont transportées devraient être verrouillés et/ou scellés. Les véhicules à rideaux latéraux devraient être sécurisés de manière à assurer que toute altération serait évidente, tandis que la zone de chargement des véhicules à plate-forme devrait être tenue sous observation. S'ils ne sont pas sécurisés, les véhicules devraient être escortés en tout temps par un autre véhicule, conformément aux programmes de sûreté d'agent habilité ou aux exigences des autorités compétentes.

7.4 Si des scellés numérotés à indicateur d'effraction sont utilisés pour sécuriser des véhicules transportant des expéditions de fret aérien ou de poste aérienne, les agents habilités devraient démontrer que l'accès à ces scellés est contrôlé et que les numéros sont enregistrés. Si une autre méthode est utilisée à la place des scellés, les agents habilités devraient démontrer de quelle façon le fret aérien ou la poste aérienne sont sécurisés et protégés par des indicateurs d'effraction.

7.5 Si un agent habilité recourt à un sous-traitant pour le transport au sol du fret aérien ou de la poste aérienne, l'agent habilité devrait soit sceller les expéditions, soit obtenir une déclaration signée du sous-traitant.

7.6 Le transporteur routier qui transporte le fret aérien ou la poste aérienne au nom de l'agent habilité devrait convenir d'une déclaration de sous-traitant ou de transporteur routier, à moins qu'il ne soit lui-même agréé comme agent habilité ou comme transporteur routier certifié par l'autorité compétente (si l'État dispose d'un programme de certification de transporteur routier). La déclaration signée devrait être conservée par l'agent habilité pour lequel le transporteur routier effectue le transport. Sur demande, une copie de la déclaration signée devrait aussi être mise à la disposition de l'agent habilité ou de l'exploitant d'aéronefs qui reçoit les expéditions ou de l'autorité compétente concernée.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.7 Les agents habilités devraient prouver que leurs chauffeurs ont reçu une formation appropriée en matière de sûreté. Si un autre agent habilité se charge des dispositions pour le transport, il devrait être tenu de fournir des preuves de formation des chauffeurs ou une copie de la déclaration du transporteur routier.

7.8 Les agents habilités devraient fournir aux transporteurs routiers toute la documentation relative aux expéditions, y compris les déclarations de sûreté d'expédition. Les agents habilités devraient s'assurer que les déclarations contiennent tous les renseignements nécessaires, notamment le statut de sûreté des expéditions, indiquant que les marchandises ont obtenu le congé pour être transportées à bord d'un aéronef de passagers ou d'un aéronef tout-cargo, avant de les remettre à un agent habilité ou à un exploitant d'aéronefs, ou de les accepter. Si aucun statut de sûreté n'est indiqué, il devrait être considéré qu'aucun contrôle de sûreté n'a encore été appliqué.

7.9 À l'acceptation d'une expédition par un autre agent habilité ou par un exploitant d'aéronefs, la déclaration de sûreté d'expédition connexe devrait être dûment remplie pour indiquer qu'un autre organisme dans la chaîne logistique sécurisée assume la responsabilité de la sûreté de l'expédition.

8. REVALIDATION

8.1 Les agents habilités devraient être revalidés à des intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans. La procédure inclurait une vérification sur les lieux pour déterminer si les agents habilités continuent de se conformer aux exigences en matière de sûreté décrites ci-dessus, en accord avec les programmes de sûreté d'agent habilité et autres programmes applicables, y compris les programmes nationaux. Différentes installations ou différents emplacements peuvent avoir différentes dates d'expiration.

8.2 Une inspection des locaux d'un agent habilité effectuée par l'État, ou par un organisme autorisé par l'État à agir en son nom, en accord avec le programme national de contrôle de qualité de la sûreté de l'aviation civile, pourra être considérée comme une vérification sur les lieux.

8.3 Si une inspection conclut que l'agent habilité concerné ne respecte plus les exigences, l'autorité compétente devrait en être avisée, et le statut d'agent habilité devrait être immédiatement retiré. Immédiatement après un tel retrait, et en tout cas dans les 24 heures, l'autorité compétente s'assurera que le changement de statut de l'entité est indiqué dans sa base de données ou sa liste nationales relatives au fret aérien.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément C à l'Appendice 31

MODÈLE DE PROGRAMME DE SÛRETÉ D'AGENT HABILITÉ

1. **Obligations et organisations internationales**

   a) structure et rôles des organismes internationaux et régionaux d'aviation civile

   b) objet des diverses conventions, de l'Annexe 17 et des règlements élaborés par les organismes régionaux

2. **Obligations et responsabilités nationales**

   a) autorités compétentes pertinentes, incluant l'autorité responsable de la sûreté de l'aviation

   b) législation, règlements et programme national de sûreté de l'aviation civile

   c) examen de la menace et évaluation des risques

3. **Politique et organisation de l'agent habilité en matière de sûreté**

   a) politique de sûreté

   b) rôles et responsabilités en ce qui concerne la sûreté de l'aviation et la chaîne logistique sécurisée

   c) personne responsable de la sûreté, et contact opérationnel en tout temps

   d) informations, procédures de communication et contrôle des documents

   e) description des opérations

   f) procédures de désignation et de contribution à l'autorisation des expéditeurs connus, s'il y a lieu

4. **Mesures de sûreté pour les aéroports et les installations**

   a) mesures de sûreté physiques et procédurales qui protègent le site et les installations utilisés par un agent habilité (incluant les systèmes de détection et de surveillance)

   b) processus de contrôle d'accès pour sécuriser le fret aérien et la poste aérienne

   c) programmes de maintenance, de tests et de résolution des problèmes

   d) coordination avec les autorités d'application de la loi

   e) fournisseurs de services de sûreté

   f) entreposage sécurisé des scellés de sûreté, verrous et clés

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

5. **Mesures de sûreté pour le fret et la poste**

a) programme d'agent habilité et critères (notamment pour l'acceptation, la manutention et le transport du fret)

b) programme d'expéditeur connu et de client en compte, et critères (notamment pour l'acceptation, la manutention et le transport du fret)

c) but des mesures appliquées pendant l'acceptation, la manutention (incluant l'inspection/filtrage), l'entreposage et le transport du fret aérien et de la poste aérienne. Mesures pour le fret et la poste :

1) procédures d'acceptation

2) mesures pour le fret non sécurisé

3) liste des exemptions d'I/F de sûreté ou d'examen physique

4) mesures pour catégories spéciales de fret (p. ex. animaux vivants, bagages non accompagnés, fret en correspondance et en transit, dépouilles mortelles et poste)

5) mesures pour le fret à haut risque

6) manutention du fret et de la poste suspects

d) protection du fret et de la poste contre toute intervention non autorisée :

1) caractéristiques physiques des locaux utilisés pour la réception et l'entreposage du fret et de la poste

2) mesures de contrôle d'accès

3) entreposage et mesures de protection

e) contrôle des documents, sûreté de l'information et tenue des dossiers :

1) déclarations de sûreté d'expédition et autres renseignements de sûreté afférents aux expéditions

2) mesures de contrôle des documents et politiques et procédures de tenue de dossiers

3) mesures de contrôle d'accès aux documents, dossiers et données pour protéger les informations contre les mauvais usages et l'altération

6. **Inspection/filtrage du fret aérien**

a) normes d'I/F pour tous les types de fret aérien et de poste aérienne, y compris le fret à haut risque

b) emplacement d'I/F

c) listes d'équipement d'I/F, caractéristiques, étalonnage et opérations (incluant la méthode la plus appropriée selon la nature de l'expédition)

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

d) fournisseur ou opérateur de services d'I/F

e) procédures pour traiter les exemptions d'I/F

f) contrôles de sûreté alternatifs pour le fret aérien et la poste aérienne

g) processus et traitement de résolution des alarmes

h) maintenance et programmes de tests de l'équipement d'I/F

7. **Transport**

a) mesures pour assurer que les expéditions de fret aérien et de poste aérienne soient sécurisées à leur arrivée en provenance des locaux d'agents habilités, d'expéditeurs connus ou de clients en compte

b) procédures de fouille du compartiment à fret (avant le chargement)

c) mesures de sûreté appliquées aux véhicules durant le transport

d) procédures de suivi des véhicules et des expéditions durant le transport

e) procédures de validation du transport

f) mesures pour assurer que le transport ne soit pas confié à une tierce partie non autorisée

g) vérification de l'identité des chauffeurs qui collectent et transportent le fret aérien et la poste aérienne

8. **Recrutement du personnel**

a) procédures pour le recrutement des employés participant à la manutention du fret (incluant l'inspection/filtrage) ou pouvant accéder seuls au fret aérien sécurisé ou aux renseignements s'y rapportant

b) procédures de vérification des antécédents et de tenue des dossiers des employés

c) procédures de licenciement

9. **Formation du personnel**

a) liste du personnel autorisé à chaque emplacement

b) programme de formation à la sûreté et tenue des dossiers de formation

c) programmes de formation initiale et de formation périodique pour le personnel suivant :

1) personnel de sûreté effectuant les tâches d'I/F, de fouille ou de vérification

2) personnel de manutention au sol et autre (formation de sensibilisation à la sûreté)

3) responsables, superviseurs et agents de sûreté de l'agent habilité

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

10. **Plan conjoncturel**

Plans et procédures pour traiter des urgences suivantes :

a) menaces à la bombe

b) découverte d'un article suspect ou interdit

c) pannes d'équipement d'I/F et de matériel informatique

d) niveau de menace accru, exigeant des mesures de sûreté renforcées

e) vols à haut risque

11. **Comptes rendus d'incident et procédures de suivi**

a) procédures de compte rendu d'un incident

b) procédures d'enquête sur un incident

c) procédures de suivi et plans d'action correctrice

12. **Surveillance interne de la performance et contrôle de la qualité**

a) procédures de surveillance de l'application des mesures de sûreté et d'exécution d'activités de contrôle de la qualité (conformément à ce programme et au programme national de contrôle de qualité de la sûreté de l'aviation civile)

b) ressources pour les activités de contrôle de la qualité

13. **Processus en cas d'accroissement du niveau de menace**

14. **Annexes pouvant aider l'autorité compétente ou l'agent habilité à définir ou gérer ce programme, par exemple :**

a) liste de distribution pour le programme de sûreté d'agent habilité

b) organigramme

c) plan des locaux

d) liste des personnes ayant accès aux locaux

e) liste des personnes détenant les clés

f) dossiers de formation

g) contacts utiles

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 32

CADRE DU RÉGIME D'EXPÉDITEUR CONNU

Lorsqu'ils mettent en œuvre un régime d'expéditeur connu, les États devraient envisager d'inclure dans leurs programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile les éléments d'orientation figurant dans les suppléments au présent appendice :

a) Modèle de processus d'agrément d'expéditeur connu ;

b) Prescriptions de sûreté pour expéditeurs connus ;

c) Modèle de programme de sûreté d'expéditeur connu.

— — — — — — — —

Supplément A à l'Appendice 32

MODÈLE DE PROCESSUS D'AGRÉMENT D'EXPÉDITEUR CONNU

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 Les présents éléments d'orientation visent à assister les États dans la mise en œuvre de leur programme d'expéditeurs connus. Ils décrivent le processus d'agrément et les conditions que les postulants sont censés remplir pour agir comme expéditeur connu.

1.2 Le processus d'agrément, incluant l'inspection sur les lieux (dite aussi validation sur les lieux), devrait être mené par l'autorité compétente, ou par un organisme autorisé par l'État à agir en son nom, conformément aux exigences de l'autorité compétente.

2. CRITÈRES

2.1 Les critères pour agir comme expéditeur connu devraient être clairement fixés par les États et devraient inclure, sans s'y limiter, la capacité d'une entité à :

a) fournir des installations sécurisées pour la production, l'assemblage, l'emballage, l'application de contrôles de sûreté et l'entreposage d'expéditions de fret aérien et de poste aérienne sécurisés, et, s'il y a lieu, le transport au sol sécurisé ;

b) recruter, sélectionner et former comme il convient du personnel de gestion et du personnel opérationnel en nombre suffisant, à l'interne ou sous contrat, pour ses opérations de fret aérien et de poste aérienne, conformément aux exigences nationales ;

c) démontrer une conformité constante aux prescriptions de sûreté pour expéditeurs connus, établies par l'autorité compétente.

2.2 Le processus d'agrément d'un expéditeur connu devrait porter sur un emplacement précis.

3. DEMANDE DE DÉSIGNATION

3.1 Toute entité qui demande la désignation d'expéditeur connu devrait remplir un formulaire de demande approuvé par l'autorité compétente de l'État dans lequel elle est située, contenant au minimum les éléments ci-après :

a) nom de l'entité et numéro d'immatriculation ;

b) numéro d'immatriculation fiscale, s'il y a lieu ;

c) adresse officielle de l'entreprise ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

d) coordonnées, incluant les numéros de téléphone et de fax et/ou adresses électroniques ;

e) détails sur le mode de propriété de l'entité ;

f) description de l'entité, incluant ses activités commerciales principales ;

g) nom, titres et coordonnées de la personne responsable de la sûreté ;

h) déclaration selon laquelle les informations fournies sont exactes, étant entendu que de fausses informations entraîneraient la disqualification ;

i) signature du cadre supérieur responsable ;

j) date de la demande.

3.2 Les demandes de désignation d'expéditeur connu devraient être accompagnées d'un programme de sûreté écrit d'expéditeur connu, décrivant en détail les politiques, les procédures et les mesures que l'entité mettra en œuvre pour sécuriser le fret aérien et la poste aérienne, notamment les exigences en matière de recrutement, de sélection et de formation du personnel.

3.3 Les États devraient tenir un dossier exact de toutes les transactions concernant une demande, y compris la décision d'acceptation ou de refus. Si une demande a été acceptée, les dossiers devraient être conservés en archives pour toute la période durant laquelle l'entité détient la désignation d'expéditeur connu, et pendant au moins un an après la cessation de cette désignation.

3.4 Les demandes rejetées devraient être conservées en archives pour une période spécifiée, généralement au moins une année.

4. EXAMEN DES DEMANDES

4.1 L'autorité compétente ou l'organisme autorisé à agir en son nom devrait procéder à un examen approfondi de toutes les demandes de désignation d'expéditeur connu et les documents d'accompagnement requis, afin de déterminer leur validité et leur exactitude en contactant les références indiquées dans la demande, soit en personne, par téléphone ou par courrier électronique, soit en vérifiant auprès de l'autorité émettrice compétente la validité et/ou l'authenticité de tous certificats ou correspondances accompagnant la demande**.**

4.2 Il convient d'examiner les programmes de sûreté pour vérifier leur conformité aux prescriptions nationales et pour assurer que les procédures décrites dans les programmes sont traitées de façon assez approfondie pour fournir au personnel suffisamment d'informations et d'éléments d'orientation.

5. INSPECTION DES INSTALLATIONS

5.1 Avant d'attribuer une désignation d'expéditeur connu à un postulant, l'autorité compétente devrait procéder à une inspection ou une vérification de ses installations ou de ses locaux, afin de valider les informations données dans le formulaire de demande, ainsi que les politiques, les procédures et les mesures figurant dans le programme de sûreté d'expéditeur connu soumis par le postulant**.**

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

5.2 Les personnes désignées pour effectuer l'inspection ou la validation devraient s'assurer de la conformité des aspects ci-après aux prescriptions nationales et au programme de sûreté d'expéditeur connu soumis par le postulant :

a) mesures de sûreté physiques et contrôle d'accès ;

b) procédures de recrutement du personnel et de vérification d'antécédents ;

c) procédures, programmes et dossiers de formation du personnel à la sûreté ;

d) partage et/ou utilisation des mêmes installations par d'autres organismes ;

e) mesures et contrôles de sûreté pour sécuriser le fret aérien et la poste aérienne ;

f) production, assemblage, emballage, entreposage et livraison du fret aérien et de la poste aérienne sécurisés ;

g) transport du fret aérien et de la poste aérienne sécurisés vers un agent habilité ou un exploitant d'aéronefs.

5.3 À l'achèvement du processus d'inspection ou de validation, si le validateur est persuadé que les installations ou les locaux du postulant, ses équipements et procédures de sûreté et ses dossiers d'emploi et de formation correspondent aux prescriptions de l'autorité compétente et sont en conformité avec son programme de sûreté d'expéditeur connu, l'agrément de la demande devrait être recommandé à l'autorité compétente, qui prendra la décision finale.

5.4 Si un validateur identifie des aspects qui nécessitent des ajustements mineurs, le postulant devrait en être avisé par écrit, avec indication des aspects non conformes aux prescriptions. Si les domaines de non-conformité ne sont pas trop importants ou ne compromettent pas la sûreté des opérations de fret aérien et de poste aérienne ni celle de l'aviation civile, le processus d'agrément pourra se poursuivre pendant que le postulant applique des mesures correctrices.

6. ACCEPTATION D'UNE DEMANDE

Si l'autorité compétente est satisfaite des informations figurant dans le formulaire de demande et du programme de sûreté soumis par le postulant, l'État ou l'organisme autorisé à agir en son nom devrait en aviser le postulant par écrit**.**

7. REJET D'UNE DEMANDE

7.1 L'autorité compétente peut refuser d'accepter ou d'approuver une demande si le postulant n'a pas soumis assez d'informations ou a donné des informations inexactes au sujet de ses opérations et/ou de son personnel, ou si le postulant a été rejeté précédemment pour des raisons de sûreté ou d'autres.

7.2 L'autorité compétente devrait établir des procédures pour traiter des demandes qui sont rejetées ou non acceptées, notamment des procédures d'appel de la part du postulant.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7.3 Si une demande est rejetée, le postulant devrait être avisé par écrit, dès que possible, de la décision prise par le validateur et de la raison de cette décision, s'il y a lieu. Il est à prévoir que le postulant fasse appel de la décision, conformément aux exigences de l'autorité compétente**.**

8. LISTE DES EXPÉDITEURS CONNUS ET NUMÉRO DE RÉFÉRENCE UNIQUE

8.1 L'État devrait établir une base de données ou une liste appropriée de tous les expéditeurs connus qui sont agréés. La liste devrait comprendre au minimum le nom de l'expéditeur connu, le numéro d'enregistrement émis par l'autorité compétente, l'adresse du siège de l'entreprise et les contacts téléphoniques, et la période de validité du statut d'expéditeur connu. La liste devrait être constamment tenue à jour et être accessible aux agents habilités, aux expéditeurs connus et aux exploitants d'aéronefs, peut-être au moyen d'un système électronique sécurisé**.**

8.2 Chaque expéditeur connu agréé devrait recevoir un numéro de référence unique, et le numéro attribué à un expéditeur connu ne devrait pas être attribué à un autre. Si un expéditeur connu soumet une demande de renouvellement de son statut avant l'expiration de la période de validité et si cette demande est acceptée, la période de validité pourra être prolongée et le numéro de référence pourra être conservé. Par contre, si un expéditeur connu soumet une demande après l'expiration de la période de validité et si cette demande est acceptée, un nouveau numéro de référence devrait être attribué.

8.3 L'autorité compétente devrait établir des règles ou règlements exigeant des expéditeurs connus qu'ils inscrivent ou impriment leur numéro de référence unique sur des documents spécifiques relatifs au fret, tels que les déclarations de sûreté d'expédition, qui nécessitent l'inscription de ces renseignements. Si un expéditeur connu désigné n'inscrit pas ou n'imprime pas son numéro de référence unique sur cette documentation, cela devrait constituer une infraction, passible d'amende et/ou de pénalités.

8.4 Le code d'identification d'un expéditeur connu devrait être spécifique à un emplacement particulier. Ce code devrait être alphanumérique et comprendre les renseignements ci-après, dans l'ordre indiqué :

a) code de pays, indiquant l'emplacement du site approuvé. Les codes de pays seraient assignés sur la base de la norme ISO 3166–1 alpha–2 ;

b) statut de l'entité, en l'occurrence expéditeur connu (EC) ;

c) identificateur numérique unique à cinq chiffres attribué à l'expéditeur connu par l'autorité compétente ;

d) numéro à deux chiffres indiquant l'emplacement particulier à partir duquel l'expéditeur connu est autorisé par l'autorité compétente à mener ses opérations. Si l'expéditeur connu n'a qu'un site approuvé, ce numéro devrait être 01.

8.5 Exemple de code d'identification d'un expéditeur connu : KE/EC/00170–02, où : KE est le code de pays lié à l'emplacement approuvé, dans ce cas le Kenya ; EC indique qu'il est un expéditeur connu ; 00170 est l'identificateur numérique unique à cinq chiffres attribué par l'autorité kényane compétente à l'expéditeur connu ; et 02 indique le site exact à partir duquel l'expéditeur connu 00170 est autorisé à mener ses affaires (dans ce cas précis, l'expéditeur connu dispose déjà d'un autre site approuvé).

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

9. NOTIFICATION DE CHANGEMENTS

Chaque expéditeur connu devrait aviser l'autorité compétente, dans un délai spécifié, de tous changements substantiels de sa situation ou d'informations données sur son formulaire de demande. Si cette prescription de notification n'est pas respectée, cela devrait constituer une infraction passible d'amende et/ou de pénalités pouvant inclure la suspension de la désignation et la radiation de la liste**.**

10. INSPECTIONS ET TESTS

10.1 L'autorité compétente devrait établir un programme de surveillance des expéditeurs connus afin d'assurer qu'ils se conforment continuellement aux prescriptions nationales et aux conditions de leur programme de sûreté d'expéditeur connu agréé. Ce programme devrait inclure la tenue périodique d'inspections et de tests de sûreté sur les installations et les activités des expéditeurs connus, y compris les activités de formation, et pourrait faire partie du programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile**.**

10.2 Un dossier détaillé de toutes les inspections et de tous les tests effectués par l'autorité compétente, ou par un organisme autorisé à agir en son nom, incluant les résultats et les décisions ou mesures prises, devrait être tenu pour chaque expéditeur connu. Les dossiers devraient être conservés par l'autorité compétente durant la période où l'expéditeur connu est détenteur d'une désignation valide, et au moins une année après la cessation de la désignation.

11. DISQUALIFICATION, SUSPENSION ET RÉVOCATION

Les États devraient établir des critères pour la disqualification, la suspension et la révocation d'une désignation d'expéditeur connu, selon les descriptions ci-après. Tous les postulants à une désignation d'expéditeur connu devraient être avisés de ces critères avant ou à la soumission d'une demande.

a) Disqualification — peut résulter d'une incapacité à respecter les prescriptions relatives aux expéditeurs connus à la phase de demande, et de l'inaptitude à maintenir ou mettre en œuvre des mesures ou procédures de sûreté requises par un État, après des avertissements administratifs ou des amendes.

b) Suspension — peut résulter d'une inaptitude à court terme à mettre en œuvre les contrôles de sûreté requis par un État, ou d'une demande volontaire d'une entité de suspension de sa désignation pour une période de temps spécifiée ou de façon permanente.

c) Révocation — peut résulter de violations continuelles des prescriptions nationales ou du programme de sûreté d'expéditeur connu agréé de l'entité, ou du fait que l'entité ne participe plus à la manutention, au traitement ou à l'entreposage de fret aérien.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément B à l'Appendice 32

PRESCRIPTIONS DE SÛRETÉ POUR EXPÉDITEURS CONNUS

1. GÉNÉRALITÉS

Les États, ou les organismes autorisés par l'État à agir en son nom, qui effectuent une inspection sur place ou un processus de validation d'un postulant demandant la désignation d'expéditeur connu, devraient veiller à vérifier ou à valider la conformité des domaines ci-après aux exigences nationales et au programme de sûreté d'expéditeur connu du postulant. Ces domaines relèvent de la responsabilité d'un expéditeur connu, qui doit s'y conformer en tout temps aussi longtemps qu'il agit à titre d'expéditeur connu.

2. RECRUTEMENT ET SÉLECTION

2.1 Les expéditeurs considérés aux fins d'agrément comme expéditeur connu par un État ou un organisme autorisé par l'État à agir en son nom devraient fournir les détails et les dossiers appropriés sur leurs procédures de recrutement et de sélection pour toutes les catégories de personnel, qu'il s'agisse de personnel permanent ou temporaire.

2.2 Les procédures de recrutement et de sélection devraient inclure des vérifications d'antécédents et, si la loi le permet, des vérifications des antécédents judiciaires avant l'emploi.

2.3 Les expéditeurs devraient fournir des dossiers d'emploi de tous leurs employés, sur demande, pour démontrer que tous les membres du personnel ayant accès à des expéditions désignées comme fret aérien ou poste aérienne ont été dûment vérifiés.

3. PROGRAMME DE FORMATION

3.1 Les expéditeurs devraient établir et/ou mettre en œuvre un programme de formation approprié compatible avec les prescriptions nationales, pour tous leurs employés ayant accès aux expéditions désignées comme fret aérien ou poste aérienne, et tenir des dossiers appropriés de cette formation, tant initiale que périodique.

3.2 Les agents habilités devraient exiger des expéditeurs qu'ils fournissent les dossiers de formation de leurs employés pour démontrer que ceux-ci ont reçu une formation appropriée à la sûreté avant le traitement, la manutention ou le transport d'expéditions désignées comme fret aérien ou poste aérienne.

4. CONTRÔLES DE SÛRETÉ

4.1 Les expéditeurs devraient veiller à ce que :

a) les installations soient protégées contre tout accès non autorisé, incluant éventuellement des barrières physiques telles que des clôtures ou des portes, et que des procédures appropriées de contrôle d'accès soient en place, en particulier sur les aires de traitement du fret aérien ou de la poste aérienne ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) les aires ou les installations où les articles ou les produits sont assemblés ou emballés pour le transport aérien soient supervisés par un personnel bien formé pour empêcher l'introduction à ce stade d'articles ou de matières non autorisés ;

c) les expéditions désignées comme fret aérien ou poste aérienne soient entreposées dans une aire non accessible aux personnes non autorisées et qu'elles soient protégées jusqu'à ce qu'elles soient livrées à un agent habilité ou à un exploitant d'aéronefs ;

d) l'accès aux aires où les expéditions sont livrées soit contrôlé, et que des procédures soient appliquées pour assurer que seuls les personnes et les véhicules autorisés aient accès à ces aires.

4.2 Les expéditeurs connus devraient désigner pour chaque site au moins une personne responsable de l'application et de la supervision de la mise en œuvre des contrôles de sûreté sur ce site. Cette personne devrait avoir subi avec succès une vérification d'antécédents judiciaires, conformément à la législation nationale.

5. ENVOI

Les expéditeurs devraient veiller à ce que le fret aérien ou la poste aérienne finis et emballés soient vérifiés avant l'envoi, et mettre en œuvre des mesures pour protéger ce fret contre les interventions non autorisées ou les altérations à ce stade.

6. TRANSPORT

6.1 L'expéditeur devrait fournir à l'agent habilité ou à l'exploitant d'aéronefs des détails sur la méthode de transport des expéditions désignées comme fret aérien ou poste aérienne, ainsi que sur les mesures de sûreté appliquées à ce transport pour protéger les expéditions contre tout accès non autorisé jusqu'à la livraison et l'acceptation par un agent habilité ou un exploitant d'aéronefs.

6.2 Les expéditeurs devraient veiller à ce que tous les véhicules utilisés dans le transport du fret aérien ou de la poste aérienne, qu'ils soient les leurs ou ceux d'un sous-traitant, soient sécurisés à tout moment contre des interventions non autorisées, en utilisant des scellés numérotés à indicateur d'effraction ou toutes autres méthodes appropriées.

6.3 Si des scellés numérotés à indicateur d'effraction sont utilisés pour sécuriser les véhicules transportant des expéditions de fret aérien ou de poste aérienne, les expéditeurs devraient démontrer que l'accès à ces scellés est contrôlé et que les numéros sont consignés. Si une autre méthode est utilisée à la place des scellés, les expéditeurs devraient être tenus de démontrer comment le fret aérien ou la poste aérienne sont sécurisés et protégés contre l'effraction.

6.4 Si un expéditeur a recours à un sous-traitant pour le transport au sol du fret aérien ou de la poste aérienne, il devrait sceller les expéditions ou obtenir du transporteur routier une déclaration signée.

6.5 Les expéditeurs devraient démontrer que leurs propres chauffeurs, ou ceux qui agissent comme représentants autorisés, ont reçu une formation appropriée à la sûreté. Si un agent habilité se charge des arrangements de transport, les expéditeurs devraient être tenus de fournir la preuve de formation des chauffeurs ou un exemplaire de la déclaration du transporteur routier.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

6.6 Les expéditeurs devraient transporter les expéditions de fret aérien en provenance d'une installation autre que celle d'un expéditeur connu en les gardant séparées des expéditions en provenance de l'installation d'un expéditeur connu.

7. REVALIDATION

7.1 Les expéditeurs connus devraient être revalidés à des intervalles réguliers ne dépassant pas cinq années. La procédure devrait inclure une vérification sur place afin de déterminer si les expéditeurs connus se conforment encore aux prescriptions de sûreté décrites ci-dessus**.**

7.2 Une inspection des locaux d'un expéditeur connu par l'autorité compétente ou un organisme autorisé à agir en son nom, conformément au programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile, devrait être considérée comme une vérification sur place.

7.3 Si l'autorité compétente ou l'organisme autorisé à agir en son nom est convaincu qu'un expéditeur connu ne se conforme plus aux prescriptions, le statut d'expéditeur connu devrait lui être retiré. Immédiatement après un tel retrait, et en tout cas dans les 24 heures, l'autorité compétente devrait veiller à ce que le changement de statut de l'expéditeur soit indiqué dans sa base de données ou sa liste nationale sur le fret aérien.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément C à l'Appendice 32

MODÈLE DE PROGRAMME DE SÛRETÉ D'EXPÉDITEUR CONNU

1. **Obligations et organisations internationales**

   a) structure et rôles des organismes internationaux et régionaux d'aviation civile

   b) objet des diverses conventions, de l'Annexe 17 et des règlements établis par les organismes régionaux

2. **Obligations et responsabilités nationales**

   a) autorités compétentes pertinentes, notamment l'autorité compétente responsable de la sûreté de l'aviation

   b) législation, règlements et programme national de sûreté de l'aviation civile

   c) examen de la menace et évaluation du risque

3. **Organisation, politique et responsabilités en matière de sûreté**

   a) organisation de l'expéditeur connu

   b) déclaration de politique de sûreté

   c) rôles et responsabilités de l'expéditeur connu pour la sûreté de l'aviation et la chaîne logistique sécurisée

   d) personne responsable de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne, et contact opérationnel en tout temps

   e) information, procédures de communication et contrôle de la documentation

   f) vendeurs et fournisseurs de services de sûreté (le cas échéant)

   g) description des opérations de l'expéditeur connu

4. **Mesures de sécurisation des installations**

   a) mesures de sécurisation physiques et techniques protégeant le site et les installations de l'expéditeur connu (incluant les systèmes de détection et de surveillance)

   b) procédures de contrôle d'accès pour protéger le fret aérien et la poste aérienne

   c) programmes de maintenance, de tests et de résolution des défaillances

   d) coordination avec les autorités d'application de la loi

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

e) gestion des (éventuels) fournisseurs de services de sûreté

f) entreposage sécurisé des scellés de sûreté

5. **Mesures de sécurisation du fret aérien et de la poste aérienne**

a) production, assemblage, emballage, entreposage et transport :

1) mesures appliquées pendant les opérations de production, d'assemblage, d'emballage, d'entreposage et d'acheminement, pour protéger les marchandises à transporter par avion contre toute intervention non autorisée

2) mesures appliquées pour sécuriser les marchandises après leur emballage, incluant l'usage de scellés à indicateur d'effraction

3) procédures pour expéditions non sécurisées (provenant d'autres sources)

b) procédures de contrôle d'accès pour le fret aérien et la poste aérienne :

1) mesures pour tenir le fret non sécurisé à l'écart du fret sécurisé (provenant de l'expéditeur connu lui-même)

c) documentation :

1) déclaration de sûreté d'expédition et autres informations de sûreté relatives aux expéditions

2) mesures de contrôle des documents et politiques et procédures de tenue de dossiers

3) mesures de contrôle d'accès aux documents, dossiers et données pour protéger les informations contre les mauvais usages et l'altération

6. **Transport**

a) mesures pour assurer que les expéditions de fret aérien et de poste aérienne sont sécurisées lorsqu'elles quittent les locaux d'expéditeurs connus

b) procédures de fouille du compartiment de charge (avant le chargement)

c) mesures de sûreté appliquées aux véhicules durant le transport

d) procédures de suivi des véhicules et des expéditions durant le transport

e) procédure de validation du transport

f) mesures pour assurer que le transport n'est pas confié à une tierce partie non autorisée

g) vérification de l'identité des chauffeurs qui collectent et transportent le fret aérien et la poste aérienne

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7. **Recrutement du personnel**

a) procédures de recrutement des employés participant au traitement du fret (incluant l'inspection/ filtrage) ou qui peuvent accéder seuls au fret aérien sécurisé et/ou à la documentation connexe

b) procédures pour les vérifications d'antécédents et la tenue de dossiers des employés

c) procédures de licenciement

8. **Formation du personnel**

a) liste du personnel autorisé

b) programme de formation à la sûreté et tenue des dossiers de formation

c) programmes de formation initiale et périodique pour le personnel suivant :

1) personnel de sûreté appliquant les mesures de sûreté au fret aérien et à la poste aérienne

2) personnel ayant accès au fret aérien ou à la poste aérienne identifiables (formation de sensibilisation à la sûreté)

3) gestionnaires et agents de sûreté de l'expéditeur connu

9. **Procédures de comptes rendus d'incident et de suivi**

a) procédures de compte rendu d'incidents

b) procédures d'enquête sur les incidents

c) procédures de suivi et plans d'action correctrice

10. **Surveillance interne des performances et contrôle de la qualité**

a) procédures de surveillance de l'application des mesures de sûreté et des activités de contrôle de la qualité conformément aux programmes de l'expéditeur connu et aux programmes nationaux de contrôle de qualité de la sûreté de l'aviation civile

b) ressources pour les activités de contrôle de la qualité

11. **Annexes pouvant aider à définir ou gérer le programme de sûreté d'expéditeur connu, par exemple :**

a) liste de distribution du programme de sûreté

b) organigramme

c) plan des locaux

d) liste des personnes ayant accès aux locaux

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

e) liste des personnes ayant des clés

f) dossiers de formation

g) contacts utiles

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 33

DÉCLARATION DE SÛRETÉ D'EXPÉDITION

<table>
<tr><td colspan="2">Catégorie d'entité habilitée (AH, EC ou EA) et identifiant
(de l'entité habilitée qui émet le statut de sûreté)

1</td><td colspan="3">Identifiant d'expédition unique
(si le format de la lettre de transport aérien est nnn-nnnnnnnn)

2</td></tr>
<tr><td colspan="5">Contenu de l'expédition

3

☐ Groupage</td></tr>
<tr><td colspan="2">Origine
4</td><td>Destination
5</td><td colspan="2">Points de transbordement/transit (s'ils sont connus)
6</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Statut de sûreté

7</td><td colspan="4">Raisons de l'émission du statut de sûreté</td></tr>
<tr><td>Reçus de
(codes)
8</td><td>Méthode d'inspection/filtrage
(codes)
9</td><td colspan="2">Raisons de l'exemption
(codes)
10</td></tr>
<tr><td colspan="5">Autre(s) méthode(s) d'inspection/filtrage
(le cas échéant)

11</td></tr>
<tr><td colspan="3">Statut de sûreté émis par

12

Nom de la personne ou ID d'employé ……..</td><td colspan="2">Statut de sûreté émis le
Date (jjmmaa) ……. Heure (hhhh) ….

13</td></tr>
<tr><td colspan="5">Catégorie d'entité habilitée (AH, EC, CC ou EA) et identifiant
(de toute entité habilitée qui a accepté le statut de sûreté donné à une expédition par une autre entité habilitée)

14</td></tr>
<tr><td colspan="5">Autres renseignements de sûreté

15</td></tr>
</table>

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Instructions pour remplir la déclaration

1. Catégorie d'entité habilitée (AH, EC ou EA) et identifiant : Il faut indiquer l'agent habilité, l'expéditeur connu ou l'exploitant d'aéronefs qui a initialement émis le statut de sûreté, identifié par sa catégorie (c.-à-d. AH, EC ou EA) et son identifiant unique.

2. Identifiant d'expédition unique : Il faut indiquer l'identification de l'expédition elle-même. Il peut s'agir d'une lettre de transport aérien (format nnn-nnnnnnnn), d'une feuille de route ou d'un identifiant d'envoi postal.

3. Contenu de l'expédition : Pour une expédition directe couverte par une lettre de transport aérien ou une feuille de route, indiquer les détails de l'expédition (p. ex. description des marchandises). Pour un groupage, c'est-à-dire lettre de transport aérien maîtresse avec feuille(s) de route connexe(s), il faut cocher la case groupage au lieu d'inscrire une description des marchandises.

4. Origine : Inscrire l'identification de l'origine de l'expédition. Il s'agit de l'origine en rapport avec les documents de transport appropriés (lettre de transport aérien ou feuille de route), comme indiqué dans la case 2 (p. ex. code IATA à trois lettres d'aéroport ou de ville).

5. Destination : Indiquer l'identification de la destination finale de l'expédition. Il s'agit de la destination en rapport avec le document de transport approprié (lettre de transport aérien ou feuille de route) identifié dans la case 2 (p. ex. code IATA à trois lettres d'aéroport ou de ville).

6. Points de transbordement/transit : Si elle est connue de l'émetteur, indiquer l'identification d'un point d'arrêt en route où le fret pourra être transféré à bord d'un autre aéronef ou rester à bord du même aéronef (p. ex. code IATA à trois lettres d'aéroport ou de ville). Sinon, cette case devrait être laissée en blanc.

7. Statut de sûreté : Inscrire l'identification par un code de statut de sûreté attribué à l'expédition pour indiquer si celle-ci est sécurisée pour :

a) aéronefs de passagers, tout-cargo et tout-courrier (code « SPX ») ;

b) aéronefs tout-cargo et tout-courrier seulement (code « SCO ») ; ou

c) aéronefs de passagers, tout-cargo et tout-courrier, en accord avec les exigences pour risque élevé (code « SHR »).

Raisons de l'émission du statut de sûreté : remplir la case 8, 9 ou 10.

8. Reçu de : Il faut indiquer l'identification en code de la catégorie (c.-à-d. agent habilité AH, expéditeur connu EC, client en compte CC ou exploitant d'aéronefs EA) qui a remis l'expédition. S'il n'est indiqué aucune autre raison, c'est-à-dire « méthode d'inspection/ filtrage » ou « raisons de l'exemption », et si la case groupage n'est pas cochée, cette case ne peut pas être laissée en blanc.

9. Méthode d'inspection/filtrage : L'identification en code des méthodes d'inspection/filtrage (voir ci-après) utilisées par l'agent habilité, l'expéditeur connu ou l'exploitant d'aéronefs lors de la sécurisation de l'expédition peut être inscrite comme raison de l'émission du statut de sûreté, par exemple codes de méthode d'inspection/filtrage. S'il n'est pas indiqué d'autre raison, c'est-à-dire « reçu de » ou « raisons de l'exemption », et si la case groupage n'est pas cochée, cette case ne peut pas être laissée en blanc. Dans certains cas, une seule méthode d'inspection/filtrage pourrait ne pas être suffisante pour inspecter tous les types d'expéditions, et plus d'une méthode d'inspection/filtrage pourrait être indiquée.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

10. Raisons de l'exemption : Une identification en code (voir ci-après) indiquant pourquoi une expédition est exemptée de l'inspection/filtrage telle que définie dans les programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile peut être indiquée comme raison pour laquelle le statut de sûreté a été émis, par exemple codes d'exemption d'inspection/filtrage. S'il n'est pas indiqué d'autre raison, c'est-à-dire « reçu de » ou « méthode d'inspection/ filtrage », et si la case groupage n'est pas cochée, cette case ne peut pas être laissée en blanc.

11. Autre(s) méthode(s) d'inspection/filtrage : Si le code inscrit dans la case 9 indique que d'autres moyens ont été appliqués, il faut inscrire un texte spécifiant le ou les autres moyens utilisés.

12. Statut de sûreté émis par : Si la case groupage n'est pas cochée, la personne qui a émis le statut de sûreté au niveau de l'agent habilité, de l'expéditeur connu ou de l'exploitant d'aéronefs doit être identifiée par son nom ou son numéro d'employé.

13. Statut de sûreté émis le : Si la case groupage n'est pas cochée, il faut indiquer la date et l'heure exactes où le statut de sûreté a été émis par l'employé d'un agent habilité, d'un expéditeur connu ou d'un exploitant d'aéronefs.

14. Catégorie d'entité habilitée (AH, EC, CC ou EA) et identifiant : Il faut inscrire l'identifiant de tout agent habilité, expéditeur connu ou exploitant d'aéronefs qui accepte la garde du fret et accepte le statut de sûreté initialement émis par l'agent habilité, l'expéditeur connu ou l'exploitant d'aéronefs identifié dans la case 1. Cette indication confirmerait que le fret est resté sécurisé et suivrait toutes autres indications pour d'autres agents habilités, expéditeurs connus ou exploitants d'aéronefs ayant aussi accepté le statut de sûreté d'origine.

15. Autres renseignements de sûreté : Tous renseignements de sûreté additionnels qui peuvent être exigés par un État membre de l'OACI, par exemple tout règlement national applicable aux responsabilités en cas de fausse déclaration, ou tout amendement d'urgence applicable. Si la chaîne logistique est basée sur des documents imprimés, il faudrait insérer une signature de la personne responsable qui émet initialement une déclaration de sûreté d'expédition, comme indiqué dans la case 1.

Identification codée :

A. Méthodes d'inspection/filtrage :

VCK (vérification visuelle) — PHS (inspection physique/fouille manuelle) — XRY (radioscopie conventionnelle) — EDS (radioscopie basée sur algorithme) — CMD (détection d'objets métalliques dans le fret) — ETD (détection de trace d'explosifs) — EDD (chiens de détection d'explosifs) — AOM[1] (autres méthodes et technologies d'I/F pouvant servir à sécuriser le fret et les expéditions de la poste) ;

B. Exemptions :

DIPL (sacs/valises diplomatiques) — BIOM (échantillons biomédicaux, vaccins et autres articles médicaux périssables) — LFSM (articles de maintien de la vie, tels que : sang, produits sanguins, moelle osseuse et organes humains) — NUCL [matières radioactives emballées conformément aux *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284) de l'OACI] — SMUS (expéditions ou colis de moins de 6 mm d'épaisseur et pesant moins de 250 grammes au total, et groupages composés uniquement de tels colis ou expéditions).

1. Le code AOM sera suivi d'une description exacte de la méthode ou des méthodes utilisées.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 34

SÛRETÉ DES PROVISIONS DE BORD

PROGRAMME DE SÛRETÉ DU FOURNISSEUR DE PROVISIONS DE BORD

1. Le présent appendice a pour objet d'aider les fournisseurs de provisions de bord à établir un programme de sûreté décrivant en détail les mesures qu'ils doivent prendre pour avoir des relations d'affaires avec un exploitant d'aéronefs. Ces éléments d'orientation peuvent aussi être utilisés pour aider ces entreprises à faire approuver leur programme de sûreté.

2. Le programme de sûreté d'un fournisseur de provisions de bord devrait être considéré comme confidentiel. Le programme devrait être rédigé sous forme de description brève, indiquant en détail comment le fournisseur répond à chacune des exigences indiquées dans le chapitre correspondant du NCASP pertinent.

3. Le programme de sûreté d'un fournisseur de provisions de bord devrait couvrir au minimum les sujets ci-après :

a) nomination et formation d'un chef de la sûreté ;

b) sûreté physique et contrôle de l'accès aux locaux du fournisseur de provisions de bord ;

c) vérification des antécédents du personnel ;

d) formation du personnel ;

e) réception et manutention des provisions de bord ;

f) préparation et entreposage des provisions de bord ;

g) documentation ;

h) transport et livraison aux aéronefs ;

i) contrôle des véhicules et pose de scellés ;

j) locaux du côté piste ;

k) réception des provisions de bord par l'exploitant d'aéronefs ;

l) procédures pour le traitement des provisions et fournitures qui ont été altérées.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 35

DÉCLARATION DE SÛRETÉ DES FOURNISSEURS DES PROVISIONS DE BORD

Nom du fournisseur des provisions de bord : _____

Adresse du fournisseur des provisions de bord : _____

_____

Au nom du fournisseur de provisions de bord nommé ci-dessus, le soussigné certifie ce qui suit :

1. Les dispositions de sûreté du programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP) sont appliquées de manière complète et appropriée par [nom du fournisseur de provisions de bord] pour assurer que les provisions de bord ne contiennent aucun article réglementé qui puisse mettre en danger la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage.

2. L'entreprise a :

a) appliqué et continue d'appliquer un programme de sûreté décrivant en détail les mesures et procédures applicables aux provisions de bord ;

b) nommé un chef de la sûreté qui sera responsable de l'application des mesures de sûreté prescrites et des mesures connexes de contrôle de la qualité ;

c) recruté et formé comme il convient son personnel pour qu'il soit en mesure de recevoir, de traiter et de manutentionner correctement les provisions de bord ;

d) pris les mesures nécessaires pour protéger les provisions de bord entre le moment où elles sont reçues dans ses locaux et celui où elles sont livrées à un aéronef.

Je comprends qu'une fausse déclaration peut avoir des conséquences juridiques.

Nom : _____

Titre : _____

Date : _____

Signature : _____

Timbre de l'entreprise : _____

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 36

COLLECTE ET DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS SUR UN AÉRONEF FAISANT L'OBJET D'UN ACTE D'INTERVENTION ILLICITE

OBJECTIF

1. La collecte et la diffusion de renseignements sur un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite ont pour objet d'assurer que tous les renseignements pertinents soient mis à la disposition des États qui risquent d'être touchés, afin que des décisions et des mesures appropriées puissent être prises en temps voulu pour protéger les passagers et les membres d'équipage, l'aéronef, tous les autres aéronefs civils se trouvant à proximité, et d'autres parties risquant d'être touchés par le déroulement du vol.

2. Tous les renseignements pertinents concernant les aspects de sûreté de l'incident devraient être communiqués à l'OACI aussitôt que possible après la résolution de l'incident. L'OACI analysera les renseignements fournis par les États, afin de faciliter l'examen des propositions de normes, de pratiques recommandées ou de procédures nouvelles ou révisées aux fins de la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Ces renseignements seront également utilisés pour élaborer de nouveaux éléments indicatifs.

RENSEIGNEMENTS NÉCESSAIRES

3. Les renseignements pertinents à recueillir et à diffuser sont les suivants :

a) route prévue ou présumée de l'aéronef, et détails du plan de vol ;

b) nature de l'incident et détermination si l'aspect de sûreté est encore présent ;

c) navigabilité de l'aéronef ;

d) nombre et état de santé des personnes blessées à bord ;

e) nombre de membres d'équipage, de passagers et d'agresseurs à bord, et état physique des membres de l'équipage de conduite ;

f) nombre, type et autres détails sur les armes, les engins explosifs ou incendiaires que l'on sait ou croit être en la possession des agresseurs, ou sur les engins explosifs et/ou incendiaires trouvés à bord ;

g) composition et compétence de l'équipage de conduite pour le vol prévu ;

h) nombre d'heures de vol déjà réalisées par l'équipage de conduite et limitations du temps de vol ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

i) cartes de navigation et documentation connexe disponibles à bord pour la route et la destination prévues.

4. Les sources de renseignements et les bureaux ou administrateurs qui pourraient en avoir besoin sont indiqués dans le Supplément au présent appendice.

PARTAGE DES RESPONSABILITÉS

5. La responsabilité de recueillir et de diffuser tous les renseignements requis aux fins de la sûreté ne devrait pas être confiée à un organisme non gouvernemental, tel qu'un exploitant d'aéronefs, qui ne dispose pas toujours de représentant aux aéroports où un aéronef a atterri ou va atterrir. Il n'est pas souhaitable non plus de demander aux services ATS de compiler des renseignements non pertinents à leurs fonctions, alors que leur charge de travail peut déjà avoir atteint le maximum. La responsabilité primordiale de collecte et de diffusion des renseignements requis aux fins de la sûreté devrait donc être confiée à un service de sûreté désigné disponible en tout temps.

6. Toutefois, les organismes ATS et l'exploitant concerné devraient être tenus de participer, dans la mesure du possible, à la collecte des renseignements requis. Les moyens de communication de l'exploitant devraient être mis à contribution s'ils sont les outils les plus rapides dont on dispose. À ce niveau, les responsabilités pourraient être réparties comme suit :

a) exploitant — fournir tous les renseignements détaillés disponibles qui ne figurent pas dans le plan de vol (par exemple, quels moyens de communication secondaires sont disponibles pour contacter le poste de pilotage ; le poste de pilotage a-t-il été envahi) ;

b) organismes ATS — fournir tous les renseignements ATS disponibles, et aider, si possible, à obtenir du pilote commandant de bord tous autres renseignements nécessaires ;

c) services de sûreté désignés — recueillir, compiler et regrouper tous les renseignements nécessaires, incluant les avis de spécialistes demandés par le pilote commandant de bord, et transmettre immédiatement ces renseignements, par le moyen le plus rapide disponible, aux autres services de sûreté qui peuvent être appelés à intervenir, et au pilote commandant de bord si c'est jugé nécessaire ou souhaitable, en informant simultanément l'autorité compétente de sûreté des mesures prises.

7. Plusieurs variables détermineront si l'exploitant, les organismes des services de la circulation aérienne (ATS) ou les services de sûreté sont en mesure de fournir les renseignements nécessaires, notamment :

a) quand, où et dans quelles circonstances l'acte illicite a d'abord été constaté ;

b) quelles communications éventuelles ont été possibles ou autorisées avec l'équipage de conduite et/ou les agresseurs ;

c) les communications bilatérales prévues ou requises entre le contrôle de la circulation aérienne et l'aéronef ont-elles été coupées ;

d) le rôle de l'exploitant, notamment :

- s'il n'est pas représenté à l'aérodrome de l'atterrissage le plus récent ; ou
- s'il n'a pas participé aux activités de maintenance de l'aéronef.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

DIFFUSION DES RENSEIGNEMENTS

8. En raison du caractère potentiellement urgent de chaque acte d'intervention illicite, il est nécessaire, jusqu'à ce que l'incident soit résolu, que les renseignements pertinents soient diffusés immédiatement dès qu'ils sont connus et par le moyen le plus rapide, pour permettre de mettre en œuvre dès que possible les plans pour la protection de l'aéronef et de tous les autres aéronefs qui risquent d'être touchés par l'incident. C'est pourquoi le premier organisme ATS qui apprend qu'un aéronef est l'objet d'un acte d'intervention illicite devrait transmettre aux organismes ATS qui risquent d'être touchés un message d'alerte initiale contenant tous les renseignements pertinents disponibles, notamment sur les réserves de carburant de l'aéronef, sur la possibilité d'un changement soudain de destination, et tous autres facteurs pertinents.

9. À mesure que le vol progresse, les organismes ATS devraient transmettre des renseignements actualisés nécessaires aux services ATS et SAR, conformément aux dispositions de l'Annexe 11 et des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (Doc 4444), qui contiennent les prescriptions de transmission de ces renseignements par les organismes ATS.

10. Parallèlement, les services de sûreté des États directement concernés devraient collecter et transmettre tous les renseignements pertinents disponibles aux services de sûreté de l'aéroport de destination connue ou suspectée de l'aéronef, ainsi qu'à ceux des États qui seront vraisemblablement survolés.

RÉSUMÉ DES MESURES TYPIQUES

11. En résumé, il est recommandé d'envisager de prendre la série de mesures ci-après pour atteindre l'objectif (il est à noter que ces mesures devraient faire partie d'un plan de gestion de crise) :

- l'organisme ATS informe les services de sûreté désignés et l'exploitant dès qu'il est connu, observé ou suspecté qu'un aéronef est l'objet d'un acte d'intervention illicite ;
- si les communications avec l'aéronef sont coupées, l'État de l'espace aérien dans lequel évolue actuellement l'aéronef devrait invoquer ses plans d'urgence pour faire face à un tel incident. Cela signifie normalement informer et éventuellement mobiliser les moyens de l'aviation militaire ;
- si l'aéronef est détourné de sa route originale et que sa destination est inconnue, l'organisme ATS, se fondant sur les renseignements du plan de vol et sur tous les autres renseignements fiables disponibles, s'efforce de déterminer la route ou les routes effectives ou suspectées, en contactant le poste de pilotage et le pilote commandant de bord, si possible, et/ou la destination de l'aéronef, et en avise les services de sûreté désignés et l'exploitant ;
- l'organisme ATS transmet à tous les organismes ATS éventuellement concernés un message d'alerte avec tous les détails disponibles ;
- l'organisme ATS demande à l'organisme ATS de l'aéroport de départ de lui fournir des renseignements supplémentaires du plan de vol ;
- l'exploitant prête son concours en fournissant les renseignements demandés aux services de sûreté désignés ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

- les services de sûreté désignés recueillent toutes les données requises et les transmettent comme il est spécifié au § 9 ;

- ces procédures sont répétées aussi souvent qu'il le faut pendant le vol ;

- les services de sûreté désignés à l'aéroport d'atterrissage prévu ou présumé déclenchent le plan d'urgence d'aéroport (dans le cadre du plan de gestion de crises) pour accueillir et stationner l'aéronef, pour protéger les blessés ou les malades, les passagers, l'équipage et l'aéronef. S'il y a lieu, les plans prévus pour une catastrophe de grande ampleur pouvant résulter d'un accident à l'atterrissage ou d'une explosion et/ou d'un incendie après l'atterrissage sont aussi mis en œuvre ;

- les organismes ATS envoient un message d'arrivée, et tous changements ultérieurs à ce message, à l'aéroport de départ et à tous les destinataires du message d'alerte original, lorsque l'aéronef arrive à sa destination finale et que l'acte d'intervention illicite prend fin. Les services de sûreté prennent des mesures parallèles ;

- les plans et les méthodes de stratégie et de communications aux médias sont mis en œuvre ;

- une fois l'incident résolu, le commandant au sol (par exemple, le Chef de l'équipe de gestion de crise) informe tous les organismes en cause et des plans sont mis en œuvre pour ramener l'aéroport à son état de fonctionnement normal.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément à l'Appendice 36

RENSEIGNEMENTS NÉCESSAIRES AU SUJET D'UN ACTE D'INTERVENTION ILLICITE TOUCHANT PLUS D'UN ÉTAT OU PLUS D'UN AÉROPORT

Renseignements nécessaires	Destinataires	Sources possibles
RENSEIGNEMENTS FIGURANT DANS LE PLAN DE VOL		
Route prévue ou présumée Niveaux de vol Écarts par rapport à la route prévue ou présumée	Organismes ATS Services de sûreté désignés Exploitant Centre de coordination de sauvetage Répondeurs dans l'espace aérien militaire	Exploitant Pilote commandant de bord Si le pilote ne communique pas avec le sol, les organismes ATS dotés de radar pourraient être en mesure de fournir des renseignements utiles au sujet des écarts par rapport à la route Observations par d'autres aéronefs
DESTINATION		
Destination prévue ou présumée et heure d'arrivée prévue Réserves de carburant, en heures Équipement de secours et de survie Conditions météorologiques Conditions des pistes (ouvertes ou fermées) Répondeurs au sol — Sont-ils occupés avec un autre incident ?	Commandant de l'intervention au sol (incluant les organismes d'application de la loi) Administrations d'aéroport Organismes ATS Services de sûreté désignés Exploitant	Organismes ATS Message de plan de vol Exploitant Pilote commandant de bord Centre de coordination de sauvetage S'il y a eu avitaillement, administration d'aéroport et/ou exploitant, et services de sûreté d'aéroport désignés

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Renseignements nécessaires	Destinataires	Sources possibles
NAVIGABILITÉ DE L'AÉRONEF		
Dégradation de l'efficacité opérationnelle de l'aéronef à la suite d'un acte de violence, d'une explosion ou d'un autre facteur Le poste de pilotage a-t-il été envahi ?	Défense de l'espace aérien par des avions militaires Administrations d'aéroport Organismes ATS Services de sûreté désignés Exploitant Centre de coordination de sauvetage	Exploitant Pilote commandant de bord Services de sûreté d'aéroport Autres personnes ayant obtenu les informations par observation
NOMBRE DE MEMBRES D'ÉQUIPAGE, DE PASSAGERS, D'OTAGES ET D'AGRESSEURS, AINSI QUE LEUR ÉTAT DE SANTÉ		
Nombre total de personnes à bord Nombre de personnes gravement blessées Incapacité d'un nombre minimal de membres d'équipage indispensables, et gravité de l'incapacité Détails sur les personnes nécessitant des médicaments ou une attention médicale immédiate à l'atterrissage Nombre, type, et autres détails sur les armes et/ou engins explosifs et incendiaires que l'on sait ou croit être en la possession des agresseurs, ou qui ont été trouvés à bord Risque d'accident à l'atterrissage ou d'une explosion et/ou d'un incendie après l'atterrissage Quantités suffisantes d'aliments essentiels et d'eau, potable ou autre, à bord	Administrations d'aéroport Organismes ATS Services de sûreté désignés Exploitant Centre de coordination de sauvetage	*Le nombre de membres d'équipage et de passagers peut être obtenu de :* l'exploitant le pilote commandant de bord les organismes ATS de l'aéroport de départ *Les renseignements sur l'état physique des personnes à bord et sur les aliments et l'eau peuvent être obtenus de :* l'exploitant le pilote les services de sûreté d'aéroport désignés d'autres personnes ayant obtenu les informations par observation

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Renseignements nécessaires	Destinataires	Sources possibles
COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE, EXPÉRIENCE ET COMPÉTENCE SUR LES ROUTES PROBABLES ET À LA DESTINATION CONNUE OU PRÉSUMÉE		
	Administrations d'aéroport Organismes ATS Services de sûreté désignés	Exploitant Pilote commandant de bord Services de sûreté d'aéroport désignés, si la composition de l'équipage a changé sans consultation avec l'exploitant
DISPONIBILITÉ À BORD DE CARTES DE NAVIGATION ET DOCUMENTATION CONNEXE SE RAPPORTANT À LA ROUTE ET À LA DESTINATION PRÉVUES OU PRÉSUMÉES		
	Organismes ATS, si le vol est détourné vers une région dont la carte et la documentation connexe ne se trouvent pas à bord	Exploitant Pilote commandant de bord

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 37

MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION DE LA MENACE ET DES RISQUES

INTRODUCTION

1. L'Annexe 17 prescrit que chaque État contractant doit constamment réévaluer la nature de la menace contre les opérations d'aviation civile à l'intérieur de son territoire et ajuster en conséquence les éléments pertinents de son programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP). Les termes « évaluation de risque » et « évaluation des risques de sûreté » figurent dans plusieurs normes de l'Annexe 17. Cela signifie que l'Annexe 17 représente une série de SARP qui constitue le seuil au-dessous duquel le niveau de sûreté de l'aviation civile internationale ne peut être autorisé à franchir. Or les SARP peuvent être en retard par rapport au risque posé par une menace particulière qu'elles sont censées contrôler, et les États devraient fonder leur évaluation de risque sur une méthodologie solide et sur une compréhension de l'environnement de risque basée sur les preuves, surtout dans les cas où les SARP de l'Annexe 17 demandent expressément une évaluation de risque. L'évaluation de risque doit être revue régulièrement pour assurer qu'elle soit à jour, exacte et complète à tout moment.

2. Pour les professionnels de la sûreté de l'aviation, une des tâches les plus difficiles est d'établir un plan de sûreté effectif, correspondant aux risques posés par une menace dirigée contre l'aviation civile. La détermination exacte des menaces devrait être la première étape du processus.

3. Le présent appendice contient une description d'une méthode d'évaluation de risque, ainsi qu'une cartographie du processus. Cette méthode devrait aider les États et les autorités compétentes à procéder à leur propre analyse des risques et des menaces possibles ou potentiels d'une manière logique, cohérente et claire. La même méthode est utilisée dans l'Énoncé du contexte de risque à l'échelle mondiale (RCS) de l'OACI, qui sert d'outil d'établissement d'évaluations de risques basées sur les preuves et de modification des mesures d'atténuation éventuelles que les États pourraient prendre dans l'exécution des programmes de sûreté axés sur les risques.

4. Il est reconnu qu'un État peut déléguer la responsabilité d'analyser la nature et le niveau de la menace contre l'aviation civile sur son territoire à une entité autre que l'AAC, telle que les services de renseignement ou une unité militaire. Les éléments d'orientation présentés visent donc essentiellement à aider les États à s'acquitter de leurs obligations au titre de l'Annexe 17 s'ils ne disposent pas d'autres procédures applicables d'évaluation des risques et de la menace visant l'aviation civile. Les autorités compétentes responsables de l'évaluation des risques et de la menace sont invitées à envisager d'adapter le modèle proposé aux circonstances particulières de leur État.

MÉTHODE D'ÉVALUATION DES RISQUES ET CARTOGRAPHIE DU PROCESSUS

5. La méthode d'évaluation de risque décrite dans le présent appendice est comparable aux bonnes pratiques existantes pour les systèmes de gestion de risques, adaptées pour tenir compte des aspects particuliers propres à la menace du terrorisme. Le processus d'évaluation des risques comprend les trois éléments ci-après :

a) analyse des menaces plausibles, de leurs probabilités et de leurs conséquences ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) évaluation des risques résiduels ;

c) recommandations d'autres travaux axés sur les risques et de mesures d'atténuation possibles.

6. Les éléments clés pour mener à bien une évaluation des risques sont les suivants :

a) scénario de la menace — identification et description d'une attaque crédible comprenant une cible (telle qu'une aérogare, l'infrastructure associée ou un aéronef), les moyens et les méthodes de l'attaque [tels qu'un engin explosif improvisé (EEI)] ; et l'auteur de l'attaque (un membre du public et/ou un élément interne) ;

b) probabilité d'une attaque — probabilité ou éventualité que l'attaque soit commise, sur la base des intentions et capacités des terroristes et NON PAS en fonction des mesures de sûreté en vigueur ;

c) conséquences — nature et ampleur des conséquences d'une attaque spécifique, sur les plans humain, économique et politique, et au niveau de la réputation, dans le pire des cas envisageables ;

d) mesures d'atténuation en vigueur — les SARP pertinentes (qui ne figurent pas nécessairement toutes dans l'Annexe 17 et dont l'application effective est normalement supposée ; s'il est clair que ce n'est pas le cas, les risques résiduels seront plus élevés), les NCASP, les ASP et tous autres facteurs contribuant à l'atténuation de la menace. On suppose qu'aucune menace ne peut être entièrement contenue ;

e) vulnérabilité résiduelle — étendue des vulnérabilités qui subsistent une fois que les mesures d'atténuation actuelles ont été prises en compte ;

f) risque résiduel — risque global qui subsiste, en supposant que les mesures d'atténuation courantes ont été mises en œuvre, compte tenu de la probabilité et des conséquences de la menace ;

g) autres mesures d'atténuation possibles — mesures identifiées que les États membres et l'OACI peuvent mettre en œuvre pour atténuer davantage les risques résiduels s'il y a lieu.

7. Il importe que l'évaluation des risques identifie avec soin les scénarios possibles ou potentiels, qu'elle examine chaque forme de menace avec précision et en détail. Les menaces peuvent être dirigées contre des aéroports, des aérogares ou des infrastructures aéronautiques spécifiques, tels que des dépôts de carburant d'aviation, des installations de contrôle de la circulation aérienne ou du matériel de navigation, aussi bien que des aéronefs, incluant différentes formes d'aviation, telles que l'aviation générale, les aéronefs de passagers et les avions tout-cargo. Il convient d'évaluer aussi les moyens et les méthodes d'exécution d'une menace, ce qui inclut les moyens de fabriquer ou de dissimuler des armes ou des engins explosifs, les moyens de les transporter (sur une personne ou dans un véhicule, par exemple) et par qui (comme un employé, un passager ou un membre du public), comment ils pourraient être cachés, et comment les déclencher ou les utiliser pour perpétrer un acte d'intervention illicite.

8. La probabilité, les conséquences et la vulnérabilité peuvent être notées sur une échelle de cinq points allant de « ÉLEVÉ » à « FAIBLE ». Le sens général des points pour chaque cas est décrit ci-après.

9. Pour la probabilité :

a) ÉLEVÉ signifie un scénario très plausible, une attaque réelle de ce genre étant survenue il y a quelques années, ou il y a de fortes preuves des moyens, de l'intention et de la planification ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) MOYEN-ÉLEVÉ signifie un scénario clairement plausible, avec des exemples ou des preuves relativement récents d'une première planification d'un attentat ou de missions de reconnaissance ennemies ;

c) MOYEN signifie un scénario essentiellement plausible, avec quelques preuves d'intention et de capacité, et peut-être quelques exemples, mais sans preuve de planification en cours d'un attentat ;

d) MOYEN-FAIBLE signifie un scénario pour lequel il n'y a pas d'exemple ou pas d'exemple récent, à part quelques preuves d'intention, mais la méthode de réalisation ne semble pas être suffisamment développée pour réussir un scénario d'attaque, ou elle va probablement être remplacée par d'autres formes d'attaque ;

e) FAIBLE signifie un scénario théoriquement plausible, mais sans exemples ni signes d'attaque ou de planification d'attaque, et une intention théorique mais sans moyens apparents.

10. En ce qui concerne les conséquences, la note signifie que, dans un scénario réaliste du pire des cas, on peut s'attendre à ce que les conséquences soient de l'ordre des éléments indiqués dans le Tableau A37-1 :

Tableau A37-1. Conséquences dans chaque catégorie de probabilité

Conséquences			
Probabilité	**Humaines**	**Économiques**	**Autres**
ÉLEVÉE	Centaines de morts	Milliards de dollars	Graves perturbations de services et rupture de la confiance dans le système aéronautique
MOYENNE-ÉLEVÉE	Certaines, mais pas toutes les conséquences de la catégorie ÉLEVÉ		
MOYENNE	Dizaines de morts	Dizaines ou centaines de millions de dollars	Perturbations importantes de services et rupture de la confiance dans le système aéronautique
MOYENNE-FAIBLE	Certaines, mais pas toutes les conséquences de la catégorie MOYEN		
FAIBLE	Possiblement quelques morts et blessés	Quelques incidences économiques	Quelques perturbations de services et une certaine rupture de la confiance dans le système aéronautique

11. Pour la vulnérabilité :

a) ÉLEVÉ signifie qu'il n'y a pas de mesures d'atténuation d'ordre général, soit parce qu'il n'existe pas de prescriptions de l'Annexe 17, soit parce qu'on ne dispose pas de mesures réalistes et efficaces ;

b) MOYEN-ÉLEVÉ signifie que l'atténuation a une portée limitée et que d'importants domaines et aspects du risque ne sont pas couverts par les prescriptions de l'Annexe 17, des NCASP et des ASP ou par des mesures d'ordre général ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) MOYEN signifie que les caractéristiques des catégories MOYEN-ÉLEVÉ et MOYEN-FAIBLE sont présentes ;

d) MOYEN-FAIBLE signifie que des mesures d'atténuation sont généralement en place, mais qu'elles peuvent ne pas être au point ou être efficaces en partie seulement. Par exemple, des prescriptions nationales générales peuvent être en place pour tous les domaines et aspects, mais elles peuvent être élaborées plus en détails ou être mieux mises en œuvre en pratique ;

e) FAIBLE signifie que des prescriptions claires existent dans l'Annexe 17, les NCASP et/ou les ASP et que des mesures d'atténuation généralement considérées comme efficaces sont largement utilisées.

12. Le risque résiduel correspondant à chaque scénario plausible identifié est noté sur une échelle de cinq points en fonction des notes évaluant la probabilité, les conséquences et la vulnérabilité.

13. Chaque note permet de classer chaque scénario de menace sur une échelle de cinq points en fonction des risques résiduels. Ce classement relatif ne relève pas d'une science parfaite et comprend certains éléments de jugement, mais il reflète une analyse consensuelle fondée sur les renseignements disponibles au moment où il est établi. Les classements finals devraient servir à l'élaboration de politiques. Les circonstances locales diffèrent selon les États, qui devraient tenir compte de tous les risques crédibles dans leurs évaluations des risques nationaux. De plus, les différents éléments d'évaluation des risques peuvent évoluer avec le temps, par exemple si le panorama de la menace change ou si de nouvelles mesures d'atténuation sont mises en œuvre, et il importe donc de faire un examen périodique de ces évaluations.

14. La Figure A37-1 illustre le processus d'évaluation des menaces et des risques, qui commence par identifier la menace, puis détermine le risque résiduel qui lui est associé. Les étapes qui suivent consistent à concevoir et mettre en œuvre des mesures d'atténuation appropriées pour abaisser ce risque résiduel à un niveau acceptable. Le processus s'achève lorsque le risque associé à une certaine menace, pour laquelle de nouvelles mesures ont été mises en œuvre, atteint un niveau acceptable. Il recommence lorsqu'un changement d'un aspect quelconque de l'analyse intervient.

APPLICATION : LA MENACE INTERNE

15. Dans l'élaboration de l'énoncé du contexte de risques (RCS), la vulnérabilité à une menace venant de l'intérieur n'a pas été prise en considération comme une catégorie distincte. Au lieu de cela, des types de menace ont été considérés avec un élément interne inclus dans chaque catégorie. Les États devraient adopter une approche semblable en élaborant leurs propres évaluations de risques de sûreté. En considérant, par exemple, une catégorie de menace telle qu'un EEI porté sur une personne et utilisé pour attaquer un aéronef, ceux qui procèdent à une évaluation devraient considérer, séparément, aussi bien un EEI porté par un passager et utilisé pour attaquer un aéronef qu'un EEI porté par une personne introduite par un membre d'équipage et/ou un employé et utilisé pour attaquer un aéronef. On voit aisément comment le risque provenant d'une menace particulière peut différer selon qu'il s'agisse de quelqu'un de l'intérieur, tel qu'un membre du personnel d'un exploitant d'aéronefs, ou d'un passager utilisé comme moyen d'introduire une menace. Par exemple :

a) la vulnérabilité associée à des personnes de l'intérieur pourrait être considérée plus grande si elles ont accès à la dernière couche de sûreté d'une façon qu'un passager n'a pas ;

b) une plus grande probabilité pourrait être associée aux personnes de l'intérieur si l'on considère qu'elles ont plus d'opportunités que des passagers ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

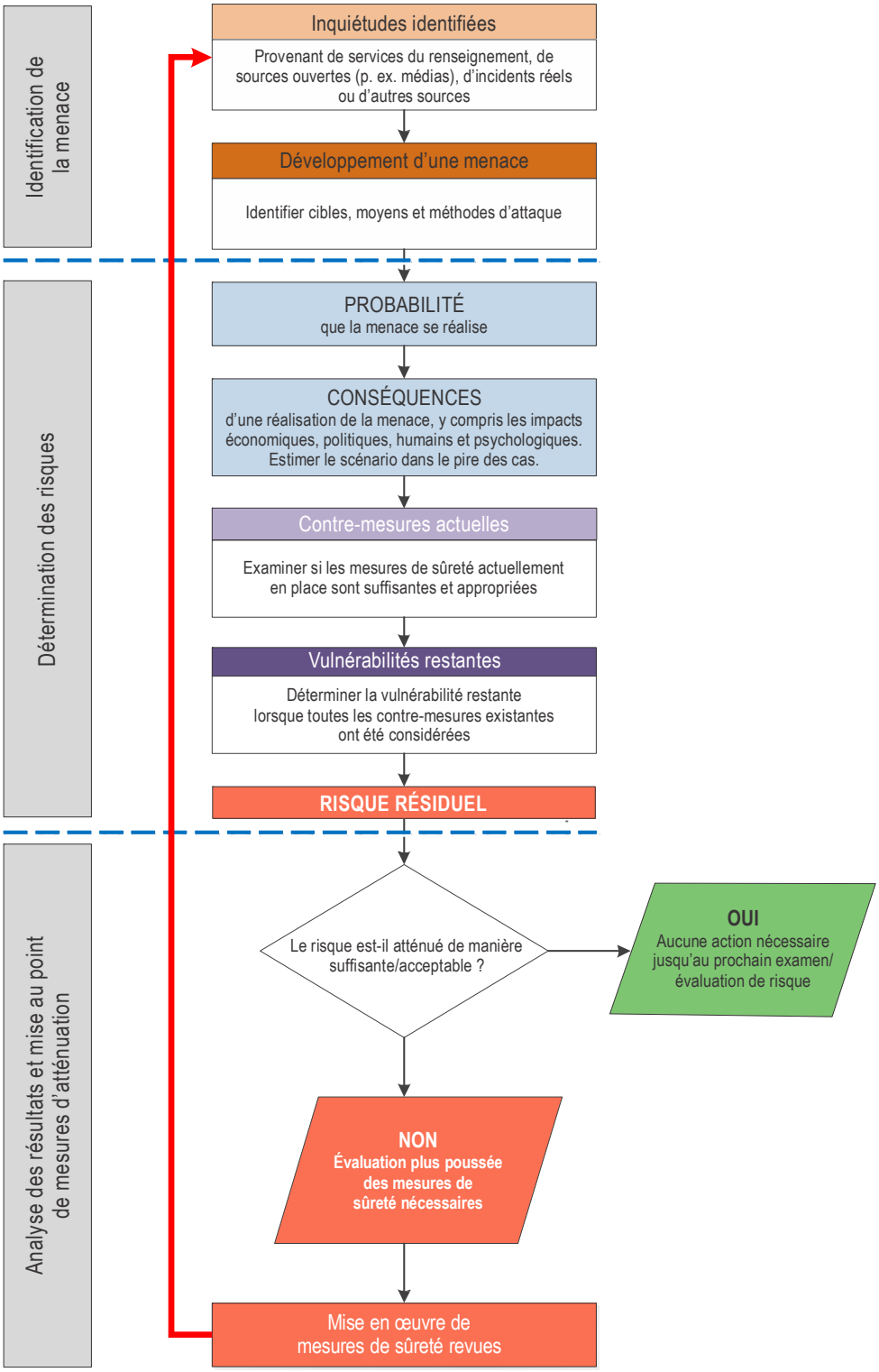


Figure A37-1. Cartographie du processus d'évaluation des menaces et des risques

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) la conséquence d'une menace associée à des personnes de l'intérieur pourrait être plus grande si une telle personne peut pénétrer plus profondément dans le système. Une personne de l'intérieur, par exemple, pourrait être l'auteur d'un canular plus crédible et donc plus perturbateur ;

d) les atténuations des menaces peuvent être différentes : vérifications d'antécédents plus rigoureuses et contrôle plus strict pour des membres du personnel, par exemple.

16. En résumé, la méthode devrait dicter que soit examiné le rôle de chacun au sein du système, pour établir s'il offre un avantage tactique particulier par rapport à chaque type de menace ou s'il pose les mêmes problèmes que les passagers. En appliquant cette méthode, il est possible de prendre en considération les vulnérabilités correspondant aux personnes de l'intérieur dans le cadre d'une évaluation de risque intégrée.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 38

GESTION DE LA RIPOSTE À UNE MENACE DE SÛRETÉ

Dans la gestion d'une riposte à une menace de sûreté écrite ou verbale, les États devraient prendre en compte les orientations présentées dans les suppléments ci-après au présent appendice :

a) mesures à prendre par la personne qui reçoit une menace de sûreté ;

b) évaluation d'une menace ;

c) riposte aux menaces visant un aéronef.

Les orientations qui suivent ne couvrent pas l'identification d'objets suspects ni la résolution d'un tel incident.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément A à l'Appendice 38

MESURES À PRENDRE PAR LA PERSONNE QUI REÇOIT UNE MENACE DE SÛRETÉ

CIBLES POTENTIELLES DES MENACES

1. Des menaces peuvent être dirigées contre :

   a) des aéronefs au sol ou en vol ;

   b) des installations, services et bâtiments d'aéroport, ou des aides de navigation à l'intérieur ou au voisinage immédiat de l'aéroport ;

   c) du fret aérien destiné à être expédié par voie aérienne, ou des installations, services et bâtiments de marchandises.

RÉCEPTION DE MENACES

2. Des menaces peuvent être reçues par des aéroports, des exploitants d'aéronefs et des agents de fret, et d'autres personnes ou services, tels que des fournisseurs de provisions de bord, soit directement des auteurs de la menace, soit par le biais d'intermédiaires, tels que des médias ou des agences de presse ou des tierce parties (p. ex. une personne qui prend connaissance d'une menace et la signale aux autorités ou aux médias). Les menaces peuvent être reçues de multiples façons, telles que par téléphone, par courrier électronique, par les médias sociaux ou par écrit. La personne qui reçoit la menace devrait s'efforcer d'obtenir le plus possible d'informations sur la menace, afin d'en faciliter l'évaluation et l'identification de son auteur.

3. Afin de faciliter la collecte d'informations, les entités telles que les exploitants d'aéronefs et les aéroports devraient installer des appareils d'enregistrement sur les centraux téléphoniques et/ou les téléphones appropriés. Des enregistreurs en boucle continue, ouverts en permanence, sont préférables aux enregistreurs conventionnels qu'il faut mettre en marche manuellement. Lorsqu'une menace est enregistrée, l'enregistrement sera conservé comme preuve.

INSTRUCTIONS AU PERSONNEL ET FORMATION

4. Les employés susceptibles de recevoir ou de découvrir des menaces (p. ex. des notes écrites), tels que les opérateurs du central téléphonique, les agents de vente de billets d'un exploitant d'aéronefs, les agents chargés de suivre les comptes des médias sociaux et les agents affectés aux fouilles, au nettoyage et aux patrouilles, devraient être informés des mesures qu'ils doivent prendre, et ces ripostes devraient être indiquées dans les instructions au personnel appropriées.

5. Il sera remis à ces employés des listes de vérification pour les guider dans leurs réactions. Les superviseurs devraient également connaître les réactions requises et être informés de la nécessité de communiquer les informations sur les menaces aux évaluateurs de menaces qualifiés.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

MESURES À PRENDRE SUR RÉCEPTION D'UNE MENACE

6. Toute personne recevant une menace par téléphone devrait :

a) écouter attentivement et prendre note des termes exacts utilisés par l'appelant ;

b) prendre des mesures pour retracer l'appel ou alerter des collègues pour qu'ils le fassent ;

c) prendre les mesures requises pour enregistrer l'appel, si l'enregistrement n'est pas automatique ;

d) prolonger la conversation pour obtenir le plus possible d'informations ;

e) poser à l'auteur de l'appel les questions suivantes pour avoir une meilleure idée de la menace, aider à en déterminer la crédibilité et garder l'appelant sur la ligne pour aider à retracer l'appel. Poser des questions ouvertes, et non pas des questions orientées qui suggèrent la réponse. Demander, par exemple, « Où se trouve exactement la bombe ? » plutôt que « La bombe est-elle dans la soute de l'avion ? ». L'ordre des questions est important car l'auteur de l'appel risque de raccrocher avant que toutes les questions puissent être posées :

1) *OÙ est la bombe ?* C'est la première question à poser pour pouvoir planifier la riposte (p. ex. réorienter un avion en vol ou évacuer une aérogare) ;

2) *QUAND va-t-elle exploser ?* Question posée pour déterminer les délais d'une réorientation de l'avion, des fouilles, d'une évacuation, etc. ;

3) *DE QUOI a-t-elle l'air ?* Question posée pour aider à reconnaître l'engin pendant une fouille ;

4) *QUI êtes-vous ?* Question posée pour déterminer la crédibilité de l'appelant ;

5) *POURQUOI faites-vous cela ?* Question posée pour déterminer la crédibilité de la menace ;

f) informer un superviseur, qui devra en aviser l'évaluateur désigné de la menace. Celui-ci, à son tour, avisera les forces d'application de la loi ou les services de sûreté.

7. Toute personne recevant un appel d'un intermédiaire devrait :

a) demander, et noter sur papier, l'heure exacte à laquelle la menace a été émise ou entendue, ainsi que les termes exacts utilisés par l'auteur de la menace ou par l'intermédiaire ;

b) demander à l'intermédiaire : s'il a obtenu réponses à l'une ou à plusieurs des questions indiquées plus haut ; l'origine de l'appel ; l'identité de l'auteur de la menace et celui de l'intermédiaire ; ses relations avec l'auteur (les auteurs) de la menace.

8. La personne qui reçoit une menace par écrit, qu'elle soit rédigée sur papier, dans un gazouillis, un courriel, etc., devrait conserver le message et le remettre à un superviseur avec des informations précises sur sa découverte. Les messages découverts à bord d'un aéronef en vol seront communiqués immédiatement au pilote commandant de bord.

9. Les superviseurs interrogeront la personne qui a reçu l'appel ou le message, afin de remplir un rapport de menace et le remettre sans délai à l'évaluateur de menace désigné. On trouvera au Tableau A38-1 ci-après un exemple de formulaire de rapport. Les employés et les superviseurs devraient être formés à remplir le formulaire et disposer en tout temps d'exemplaires de ces formulaires.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Tableau A38-1. Spécimen de formulaire de rapport de menace

Formulaire de rapport de menace

Remplir le formulaire et le remettre à l'évaluateur de menace désigné.

Ne parler de la menace qu'avec l'évaluateur ou les services de police.

Mode de réception (joindre les captures d'écran si possible) : encercler les réponses et donner des détails le cas échéant

Appel téléphonique : **O**ui / **N**on Appel enregistré : **O**ui / **N**on Numéro de l'appel : _____

Adresse électronique : _____ Adresse : _____

Note : _____ Écrit sur : _____

Médias sociaux (préciser) : _____ Discussion en ligne :_____

Site web : _____ Autre : _____

Si c'est un appel téléphonique

Local ☐ Interurbain ☐ Interne, dans le bâtiment ☐ Public, téléphone cellulaire ou mobile ☐

Tentative de retracer l'appel ? **O**ui / **N**on

Type de menace :

Bombe ☐ Cyber ☐ Sabotage ☐ Tir sol-air ☐ Côté ville ☐ Capture illicite ☐

Autre : _____

Message (termes exacts de l'appelant — veiller à inclure tous les détails, le cas échéant, tels que : description de l'engin, emplacement et méthode de détonation) :

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

OÙ doit se dérouler l'attaque / Quelle est la cible ?

Aérogare : _____ Exploitant d'aéronefs : _____ Autre : _____

Numéro de vol et itinéraire :_____ Autres détails :_____

_____ _____

L'auteur de l'appel semble-t-il bien connaître l'aéronef ou le bâtiment en décrivant l'emplacement de l'attaque ? **O**ui / **N**on

QUAND l'attaque aura-t-elle lieu / Quand la bombe va-t-elle exploser ?

Date : _____

Heure (indiquer le fuseau horaire, le cas échéant) : _____

L'heure de l'attaque est-elle déjà écoulée : Oui / **N**on

Comment se déroulera l'explosion : _____
_____

À quelle altitude : _____

Par quel moyen : _____

Va-t-il exploser si on le déplace : _____

Autre : _____

_____

De quoi a l'air l'objet de la menace : _____

_____

_____

Comment/Où est-il dissimulé : _____

_____

_____

QUI êtes-vous ?

Nom de l'appelant : _____ Organisation : _____ Nom de l'agresseur : _____

Où êtes-vous en ce moment ?	Pourquoi faites-vous cela ?

Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Caractéristiques de l'auteur de l'appel (le cas échéant) : veuillez encercler la réponse appropriée et donnez des détails s'il y a lieu

Sexe : Homme / Femme / Difficile à déterminer

Âge : Enfant / Adolescent / Âge moyen / Âgé / Difficile à déterminer

Maitrise de l'anglais : Excellente / Bonne / Médiocre / Faible

Caractéristiques de la voix : Calme / Agitée / Craintive / État d'ébriété / Désinvolte / Avec aisance / Hésitante / Autre

Accent :

Ton : Calme / Irrité / Rationnel / Irrationnel / Cohérent / Incohérent / Délibéré / Émotif

Vertueux / Rieur / Obscène / Inquiet / Autre : _____

Fond sonore :

Bruit de circulation : Voitures / Train / Avion / Autre : _____

Intérieur : Cuisine / TV – Radio / Musique

Place publique : _____

Lieu de travail : Machines de bureau / Usine

Animaux : _____

Autre *(incluant d'autres voix) :* _____

Information sur la personne ayant reçu l'appel ***(cette partie doit être remplie) :***

Nom : _____ Service : _____ Lieu : _____

Titre : _____ Téléphone : _____

Date/heure de la menace : _____ Fuseau horaire : _____

_____

— — — — — — — —

Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément B à l'Appendice 38

ÉVALUATION D'UNE MENACE

1. Une procédure systématique d'évaluation des menaces est nécessaire pour déterminer la crédibilité de la menace et assurer, dans la mesure du possible, que s'il existe effectivement une véritable menace de sûreté, telle qu'une bombe ou tout autre engin explosif ou incendiaire, l'évaluation permettra d'agir décisivement, tandis que si la menace n'est pas crédible (un canular, par exemple), l'évaluation permettra de minimiser les perturbations des opérations.

2. Parallèlement à la procédure d'évaluation de la menace décrite au Chapitre 17, les États veilleront à ce que les plans de gestion de crises couvrent :

a) la formation des personnes recevant une menace et des évaluateurs ;

b) une réaction structurée et contrôlée des personnes recevant la menace ;

c) une évaluation de la menace et du risque qu'elle présente, faite par des employés désignés, bien formés à l'évaluation de menaces et appliquant une procédure établie et systématique d'évaluation des menaces ;

d) la coordination de toute mesure prise, qui devrait être appropriée et proportionnelle à la menace évaluée ;

e) l'accomplissement de toutes mesures pour détecter les personnes responsables des menaces (par exemple, enregistrer les appels et les numéros de téléphone utilisés, pour aider les services d'application de la loi) ;

f) les mesures de suivi.

ÉVALUATION DE LA MENACE AU SOL

3. L'évaluation de la menace entraîne de lourdes responsabilités. Les évaluateurs de menaces doivent recevoir une formation appropriée. Chaque exploitant d'aéronefs et chaque aéroport devrait disposer au moins d'un évaluateur en service ou disponible sur appel en tout temps. Si une menace est reçue contre un aéronef au sol, l'exploitant d'aéronefs visé et les services de sûreté de l'aéroport impliqué devraient s'entendre sur une seule évaluation en recourant, s'il y a lieu, à d'autres parties telles que la police, les services de renseignement et l'autorité de sûreté compétente.

4. Les exploitants d'aéronefs peuvent exiger du pilote commandant de bord qu'il transmette au personnel opérationnel au sol toute menace reçue à bord de l'aéronef en vol, pour évaluation ; ou ils peuvent autoriser le pilote commandant de bord à faire sa propre évaluation. Si les pilotes sont autorisés à évaluer eux-mêmes les menaces, il conviendrait de les former en conséquence et leur donner la possibilité de recevoir l'assistance et les renseignements requis des services d'application de la loi ou des services de sûreté de l'État.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

5. Les évaluateurs de menaces devraient obtenir tous les détails de chaque message de menace, idéalement sous forme de compte rendu de menace de la personne qui a reçu la menace, le plus rapidement possible. Le Supplément A à l'Appendice 38 contient un modèle de formulaire de compte rendu.

6. Les évaluateurs de menaces feront leur analyse en épluchant méthodiquement le formulaire de compte rendu reproduit au Tableau A38-2, qui est conçu de manière à mener l'évaluateur à une évaluation logique de la menace comme relevant des catégories VERTE, ORANGE ou ROUGE, décrites ci-après avec les mesures à prendre correspondantes.

7. Bien que les procédures reposent en grande partie sur une série de réponses positives ou négatives à une série de questions, les évaluateurs devraient aussi prendre en compte d'autres facteurs qui pourraient influer sur la crédibilité de la menace, incluant sans s'y limiter les éléments ci-après :

a) antécédents récents d'avertissements et d'incidents visant l'aéroport et les principaux exploitants d'aéronefs ;

b) influence possible d'événements courants, par exemple :

- conflits de travail concernant l'exploitant de l'aéronef visé ou de l'aéroport concerné ;
- différends avec des communautés voisines ou des groupes de protestants écologiques s'opposant, par exemple, à l'expansion ou au développement de l'aéroport ;
- incidents similaires couverts récemment par les médias, et pouvant inspirer l'envoi de faux appels ;
- personnes de grande notoriété qui peuvent attirer des menaces à l'aéroport ou qui sont passagers sur le vol visé ;

c) tous incidents signalés, par exemple surréservation, refus d'embarquement à un passager, querelle entre amis ou famille à l'enregistrement ou à une porte d'embarquement ;

d) tout élément particulier ou unique du fret chargé à bord de l'aéronef visé ;

e) mesures de sûreté supplémentaires appliquées et opinion de la police locale ou de l'autorité de sûreté concernant l'avertissement.

ÉVALUATION D'UNE MENACE EN VOL

8. Il convient d'évaluer la crédibilité de toute menace écrite découverte à bord d'un aéronef en vol. Les pilotes commandants de bord qui sont autorisés à évaluer les menaces devraient recevoir des exploitants d'aéronefs une formation et des orientations leur permettant d'évaluer les risques et de décider de la suite à donner, en liaison avec les autorités au sol qui pourraient avoir d'autres informations. Il convient de prendre en compte les éléments suivants :

a) circonstances entourant la menace, afin de déterminer si elle a été émise avant le départ de l'aéronef ou pendant le vol. Le pilote commandant de bord devrait essayer de déterminer si la menace aurait pu être découverte au cours de la fouille de l'aéronef avant le départ, ou au cours d'une étape précédente du vol ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

b) libellé précis de la menace, pour déterminer si elle a un motif crédible. Une menace aura plus de chances d'être véridique s'il y a un motif, par exemple le désir d'éviter qu'une explosion fasse des victimes. L'auteur d'une telle menace cherchera probablement à assurer qu'elle est bien reçue et qu'il y aura assez de temps pour y réagir. Si le motif ne peut être déterminé facilement, la menace aura moins de chances d'être véridique ;

c) le texte de la menace comprend-il ou suggère-t-il des informations privilégiées auxquelles seul un agresseur crédible aurait accès. Par exemple, les heures d'arrivée sont annoncées publiquement, alors que les détails sur une cachette particulière à bord de l'aéronef sont plus confidentiels ;

d) présence éventuelle à bord d'une personne, par exemple personnalité politique ou autre personne bien connue, susceptible d'être la cible de la menace ;

e) présence éventuelle à bord de passagers qui pourraient être à l'origine de la menace, par exemple des passagers potentiellement perturbateurs ou turbulents, des personnes expulsées ou non admissibles, ou encore des jeunes ;

f) possibilité de contacter par radio le centre opérationnel de l'exploitant d'aéronefs, afin de déterminer s'il s'agit d'un incident isolé ou s'il y a une série d'incidents similaires concernant l'exploitant d'aéronefs.

9. En déterminant que la menace n'est pas crédible, le pilote commandant de bord devrait demander au centre opérationnel de l'exploitant d'aéronefs des informations sur la menace actuelle contre les intérêts de l'exploitant d'aéronefs à l'aéroport de départ, afin de déterminer s'il y a des motifs crédibles d'attaque contre l'aéronef ou de perturbation du vol, ainsi que sur la qualité des mesures de sûreté à l'aéroport de départ. Les exploitants d'aéronefs devraient par conséquent établir des procédures pour communiquer le plus rapidement possible ce genre d'informations aux pilotes commandants de bord.

MESURES DE DISSUASION ET DE DÉTECTION DES AUTEURS DE MENACES

10. Les exploitants d'aéronefs et les aéroports devraient noter les détails des incidents de menaces dans un rapport qui serait communiqué à l'autorité compétente de l'État, afin d'en dégager les tendances, ainsi qu'à l'autorité de police appropriée, pour que les circonstances puissent faire l'objet d'enquêtes.

11. Si l'auteur d'une menace est identifié, il devrait être poursuivi conformément à la législation de l'État. Les preuves des coûts et des problèmes occasionnés par l'incident devraient être soumises à l'examen du tribunal et les condamnations publiées afin de dissuader les délinquants potentiels.

MESURES À PRENDRE À LA SUITE DE L'ÉVALUATION DE LA MENACE

12. En consultation avec la police et les autres organismes compétents, tous les exploitants d'aéronefs et tous les aéroports devraient établir des plans conjoncturels à mettre en œuvre lorsqu'ils font l'objet d'une menace ORANGE ou ROUGE, afin de gérer les risques associés. Le Supplément C à l'Appendice 38 contient des dispositions à inclure dans les plans conjoncturels relatifs aux aéronefs.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Tableau A38-2. Niveaux de menace

	Description	**Riposte**
VERTE	Avertissement qui n'identifie pas nécessairement une cible ou un groupe particulier de cibles, ou qui autrement manque de crédibilité.	Les contre-mesures actuelles éliminent la menace. Aucune autre précaution n'est requise.
ORANGE	Avertissement qui peut être lié à une ou à plusieurs cibles, mais dont la crédibilité soulève des doutes ou pour lequel les contre-mesures existantes risquent de ne pas être efficaces.	Il y a un risque possible qui pourrait nécessiter le renforcement des contre-mesures.
ROUGE	Avertissement spécifique. La menace est annoncée de façon telle qu'il est possible d'en déterminer la cible précise et/ou la nature de l'attaque ; ou dont l'auteur a donné sa propre identité ou celle de l'organisation en cause, de façon jugée crédible. Le pilote commandant de bord de l'avion visé devrait être averti immédiatement de la menace, tout comme l'aéroport de destination ou l'aéroport de dégagement.	Probabilité de danger pour les personnes, les biens ou les activités commerciales, et des contre-mesures supplémentaires s'imposent. Prendre toutes les contre-mesures nécessaires.

— — — — — — — —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Supplément C à l'Appendice 38

RIPOSTE AUX MENACES VISANT UN AÉRONEF

AÉRONEF AU SOL

1. Si une menace crédible est associée à un aéronef qui est encore au sol, l'exploitant d'aéronefs, en consultation avec les autorités aéroportuaires, devrait envisager de prendre les mesures suivantes :

a) faire débarquer par des escaliers ou des passerelles tous les passagers et membres d'équipage, avec tous les bagages de cabine (selon les circonstances, l'autorité/la personne responsable peut demander que les bagages de cabine restent à bord de l'avion pour des raisons de sûreté et/ou de sécurité, par exemple lorsque l'évacuation se fait par toboggan). Les toboggans d'évacuation ne devraient être utilisés que dans les cas d'urgence extrême ;

b) déplacer l'aéronef vers un emplacement éloigné, de préférence un poste de stationnement isolé désigné ;

c) isoler et inspecter/filtrer à nouveau tous les passagers et les bagages de cabine, et les garder dans une aire séparée jusqu'à ce que les membres d'équipage, les bagages de soute, le fret et les fournitures de restauration et de service aient été inspectés/filtrés, fouillés et déclarés sans danger ;

d) décharger tous les bagages de soute et demander aux passagers d'identifier leurs bagages, qui seraient ensuite inspectés/filtrés ou fouillés avant d'être rechargés à bord ;

e) décharger toutes les marchandises, qui seraient ensuite inspectées/filtrées ou fouillées avant d'être rechargées à bord ;

f) décharger les fournitures de restauration et de service, et en vérifier l'intégrité ;

g) fouiller l'aéronef.

AÉRONEF EN VOL

2. Si une menace jugée crédible est associée à un aéronef en vol, l'exploitant d'aéronefs devrait entrer en contact avec le pilote commandant de bord, directement ou par l'intermédiaire de l'unité ATS, pour lui donner des informations sur la menace et l'engin et sur la façon d'y répondre.

3. En recevant l'information, le pilote commandant de bord ordonnerait aux membres de son équipage de procéder à une fouille discrète de l'aéronef, dans la mesure où cela est possible en plein vol et en évitant de provoquer la panique des passagers.

4. Si l'évaluation de la menace indique que la présence d'une bombe à bord de l'aéronef est peu probable, mais que l'exploitant d'aéronefs ou le pilote commandant de bord veut faire preuve de prudence, par exemple avant d'entamer un long vol au-dessus d'un plan d'eau, l'aéronef devrait être détourné vers un aérodrome où il pourra atterrir

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

en sécurité. Après l'atterrissage, il y aura lieu d'envisager de prendre les mesures décrites ci-dessus à propos des menaces contre un aéronef au sol.

5. Si le pilote commandant de bord a de bonnes raisons de croire qu'il y a une bombe à bord de l'aéronef, il y aurait lieu de réfléchir aux effets qu'une explosion à bord pourrait avoir sur des personnes au sol, en particulier dans les zones à forte densité de population. Les mesures ci-après sont recommandées :

a) une urgence à bord serait annoncée aux services ATS, indiquant la nature de l'urgence, et l'aéronef serait détourné vers l'aérodrome civil ou militaire le plus proche où il pourra atterrir en sécurité. L'itinéraire vers l'aérodrome désigné devrait être le plus direct possible, tout en évitant les zones à forte densité de population ;

b) si l'aéronef doit faire une approche au-dessus d'une zone à forte densité de population, il devrait être autorisé à atterrir sur l'aérodrome conformément aux procédures d'urgence en vigueur. Il convient d'éviter de prolonger son temps de vol en le dirigeant vers un autre aérodrome ;

c) si un atterrissage immédiat n'est pas possible, il faudrait envisager de consulter des spécialistes en communiquant par radio avec les services ATS ou une autre station au sol qui, à son tour, devrait fournir une liaison par ligne terrestre avec des experts de la neutralisation des explosifs (EOD) de l'État. Il faudrait tenir compte des risques d'une écoute des radiotransmissions, avec les risques que cela comporte. Il faudrait envisager aussi le recours aux communications téléphoniques de l'aéronef ou à des téléphones portables ;

d) le pilote commandant de bord pourra aussi envisager de déterminer discrètement s'il y a à bord un passager spécialiste du désamorçage de bombes ou de la neutralisation d'explosifs. Il conviendrait de faire une telle demande à mots couverts (p. ex. en utilisant des sigles pour désigner ces connaissances spécialisées) afin de réduire les risques d'alarmer les autres passagers. Il faudrait aussi accueillir avec prudence les affirmations de compétences des passagers, et faire vérifier si possible leurs antécédents par les services ATS ou la station au sol avec lesquels l'aéronef est en communication.

6. Outre les indications ci-dessus, si un engin explosif suspecté est découvert à bord, le pilote commandant de bord devrait donner les instructions suivantes :

a) l'objet suspect ne doit être ni déplacé, ni touché, ni ouvert ;

b) déplacer les passagers aussi loin de l'objet que possible, et leur demander de boucler leurs ceintures de sécurité et de garder la tête au-dessous du sommet des sièges devant eux ;

c) retirer de la zone environnante les bonbonnes d'oxygène portables, les bouteilles d'alcool et les trousses de premiers soins. Les extincteurs seront facilement accessibles.

7. S'il est possible d'atterrir immédiatement, l'objet suspect devrait être laissé en place ; le recouvrir de polyéthylène pour le garder au sec, et le couvrir ensuite d'oreillers, de couvertures, de manteaux et autres matériaux pour absorber l'explosion. Ces matières enveloppantes devraient être mouillées pour réduire le risque d'incendie.

8. Si un atterrissage immédiat n'est pas possible, le pilote commandant de bord suivra les conseils des experts de la neutralisation d'explosifs mentionnés plus haut pour essayer de déplacer l'objet, surtout si sa position met l'aéronef en danger. Le manuel de vol de l'aéronef pourra indiquer l'emplacement où une bombe posera le moins de risque, selon son type. Si cet emplacement est une porte, on assemblera au centre de cette porte une plate-forme

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

stable composée de matériaux durs pouvant atténuer les effets d'une explosion, tels que des bagages de cabine, et l'objet suspect y sera déposé.

9. Il est peu probable qu'un engin explosif placé à bord d'un aéronef soit muni d'un mécanisme de déclenchement par manipulation. Néanmoins, s'il doit être déplacé, les mesures ci-après devraient être prises :

a) ne pas ouvrir l'objet ;

b) vérifier que l'objet peut être déplacé librement, c'est-à-dire qu'il n'y a pas, par exemple, un fil le reliant à la structure de l'aéronef, ce qui pourrait indiquer la présence d'un mécanisme de déclenchement par manipulation ;

c) déplacer l'objet avec précaution et le maintenir au même plan dans lequel il a été trouvé ;

d) placer l'objet, sans changer sa position, à l'emplacement de moindre risque préparé et recouvert comme il est décrit plus haut et l'arrimer solidement pour éviter tout déplacement durant le vol, ou la décélération et l'atterrissage.

10. Il faut éviter toute procédure comportant une déconnexion ou une coupure de circuits électriques dans un objet suspect. En règle générale, un objet suspect ne devrait pas être largué à partir d'un aéronef en vol, en particulier par une porte dorso-latérale, une sortie d'urgence ou une trappe, car le flux d'air pourrait entraîner le ballottement de l'objet qui risque d'exploser à proximité du fuselage ou de moteurs, avec perte de contrôle et destruction possible de l'aéronef.

11. Si aucun objet suspect n'est trouvé et s'il est impossible d'atterrir immédiatement, le pilote commandant de bord devrait envisager les mesures suivantes :

a) bien qu'une menace à la bombe ait été reçue et évaluée comme ROUGE, continuer le vol aussi normalement que possible, en faisant la part entre la nécessité d'atterrir rapidement et le risque d'une action trop hâtive ;

b) déclarer une situation d'urgence et diriger l'aéronef vers l'aérodrome approprié le plus proche. Le choix de l'aérodrome devrait prendre en compte les conditions de performance d'atterrissage, les aides à l'approche, les services d'urgence et la proximité de la trajectoire d'approche à des zones à forte densité de population ;

c) aviser dans les détails les services ATS des intentions de l'équipage pour que des mesures appropriées au sol puissent être prises à l'aérodrome d'atterrissage prévu ;

d) donner pour instruction à l'équipage de cabine de se préparer à un atterrissage d'urgence possible et à l'utilisation éventuelle de masques d'oxygène et/ou de protection contre la fumée ;

e) si c'est opérationnellement possible, ramener à zéro la pression différentielle de la cabine en descendant l'aéronef jusqu'à l'altitude de la cabine, qu'il ne faut pas augmenter et qu'il faut maintenir jusqu'au début de la descente. Si les considérations d'altitude minimale de sécurité et d'autonomie le permettent, descendre l'aéronef au-dessous de 3 000 m (10 000 ft) ;

f) faire tous les efforts pour réduire au minimum les manœuvres de l'aéronef et essayer d'éviter les turbulences ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

g) envisager soigneusement de choisir entre voler plus rapidement pour minimiser le temps de vol et voler plus lentement pour minimiser les charges aérodynamiques et les dégâts en cas de brèche du fuselage. Dans la plupart des cas, la vitesse de pénétration en air turbulent sera un compromis raisonnable ;

h) envisager d'établir le plus tôt possible une configuration d'atterrissage de l'aéronef ;

i) demander à l'aérodrome d'atterrissage des détails sur les conditions de stationnement éloigné et la disponibilité immédiate d'escaliers pour le débarquement des passagers. L'aérodrome devrait être avisé, dès que possible après l'atterrissage, de la nécessité d'éloigner les passagers de l'aéronef jusqu'à une distance minimale de 200 m en amont.

12. Si un aéronef atterrit après réception d'une menace à la bombe évaluée comme ORANGE ou ROUGE, des dispositions devraient être prises pour faire débarquer dès que possible les passagers et l'équipage, avec leurs bagages de cabine si les circonstances le permettent. Les services d'urgence nécessaires seraient déployés pour sauver les vies et prévenir des blessures, et l'aéronef devrait être stationné à un endroit où il ne mettra pas en danger des personnes ou des bâtiments en cas d'explosion. Il convient ensuite d'appliquer les mesures prévues dans le cas d'une menace à la bombe contre un aéronef au sol.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 39

LISTE DE VÉRIFICATION DE FOUILLE DE SÛRETÉ D'AÉRONEF

1. Une fouille d'aéronef ordinaire peut être effectuée avant le début de chaque vol, pour détecter des engins explosifs et des armes suspectés, en fonction d'une évaluation des risques menée par l'autorité compétente. Une fouille similaire sera nécessaire s'il est soupçonné qu'un aéronef est la cible d'un acte d'intervention illicite. La différence entre ces deux types de fouille réside dans l'ampleur et la minutie avec lesquelles elles seront menées, et sera dictée par les circonstances propres à chaque situation.

2. Étant donné la multitude d'aéronefs en service dans le monde, il est impossible de recommander des procédures de fouille d'aéronefs qui conviennent dans tous les cas. Les exploitants d'aéronefs devraient établir une liste des modalités de fouille pour chaque type d'aéronefs en service et inclure cette liste dans la documentation de sûreté de l'équipage. Il serait utile aussi que le personnel au sol utilise une telle liste, surtout aux emplacements où les membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine sont les seules personnes qui connaissent bien le type particulier de l'aéronef ou sa configuration.

3. Un poste isolé de stationnement d'aéronefs à l'aéroport serait l'emplacement idéal pour fouiller un aéronef visé par une menace particulière, mais il faudrait tenir compte dans les plans conjoncturels du fait qu'il n'est pas toujours possible d'accéder à un tel emplacement.

4. Une fouille d'un aéronef devrait être menée dans de bonnes conditions d'éclairage. Cela pourra nécessiter l'utilisation d'un groupe électrogène auxiliaire ou le raccordement à des lignes d'alimentation électrique.

5. Pour éviter le chevauchement des efforts, la fouille d'un aéronef devrait être confiée systématiquement à des fouilleurs qui connaissent bien ce type d'aéronef, qui recevront une liste de vérification et qui seront répartis à des zones spécifiques de l'aéronef. Il faudrait vérifier en particulier les zones auxquelles des passagers ont eu accès, comme les cabines principales, les offices et les toilettes, mais la fouille devrait aussi inclure le poste de pilotage, l'extérieur de l'aéronef et les soutes.

6. Il convient d'appliquer un strict contrôle d'accès avant de commencer la fouille, qui sera menée avec un nombre minimal de personnes à bord. Le contrôle d'accès est nécessaire pour assurer qu'aucun dispositif ne soit introduit à bord après la fouille, et il se poursuivra jusqu'à la fermeture des portes de l'aéronef avant le refoulement.

7. Les fouilleurs devraient avoir pour instruction de ne pas toucher aux objets suspects mais d'en aviser le coordonnateur de la fouille, de marquer l'emplacement avec un objet distinctif sans toucher l'engin, et de quitter les lieux immédiats pour attendre les instructions. Si un engin suspecté est découvert, il ne faut pas écarter la possibilité d'engins secondaires.

8. Des appareils de communication portatifs sont utiles pour la coordination des recherches et sont souvent le seul moyen permettant de déployer rapidement des procédures vitales de protection. Toutefois, si un engin suspecté est découvert, les personnes utilisant ces appareils de communication devraient s'éloigner immédiatement des lieux en s'assurant que toutes autres personnes présentes à l'intérieur du cordon en sortent le plus rapidement possible. Il convient d'éviter d'utiliser des radios dans un rayon de 25 m d'un engin suspecté.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

9. Toutes les issues, trappes, entrées d'air et conduits d'échappement, portes de service et autres portes d'accès, etc., devraient être ouvertes pour permettre l'accès à toutes les parties à inspecter de l'aéronef. Il faudrait cependant s'assurer que toutes les portes et tous les obturateurs et clapets qui ont été ouverts pour faciliter la fouille sont bien refermés après la fouille.

10. Il est difficile de donner aux équipes de fouille des indications sur l'apparence des engins explosifs suspects, car ils peuvent être déguisés de nombreuses façons. Les équipes de fouille devraient avoir pour instruction de chercher des objets non identifiés ou tout article :

- qui n'est pas censé être à tel endroit ;
- dont la présence ne s'explique pas ;
- qui n'est pas à sa place habituelle.

11. Les secteurs ci-après devraient être fouillés :

a) intérieur de l'aéronef :

- sièges, y compris pochettes, coussins et dessous des sièges ;
- compartiment du carnet de bord et du manuel de vol ;
- compartiment de masques à oxygène de l'équipage ;
- tout le plancher, y compris l'espace sous les pédales de commande et les sièges du poste de pilotage ;
- plafond, parois latérales et arrière ;
- compartiment de gilets de sauvetage ;
- penderie et compartiment à bagages de l'équipage ;
- tablette et tiroir du troisième membre d'équipage ;
- espace autour des pédales de freins et du palonnier ;
- trousse de premiers soins ;

b) entrée avant :

- escalier et sa soupente ;
- raccordement entre escalier et fuselage, ainsi que le rebord ;
- compartiment de toboggan d'évacuation ;
- siège d'agent de bord, compartiment de radeau de sauvetage et dossier de siège ;
- pare-brise avant et compartiments de rangement ;
- compartiment de masques à oxygène ;
- plafond et parois ;
- compartiment d'extincteurs ;

c) passage d'accès au poste de pilotage :

- parois, plafond et plancher ;
- penderie ;
- casiers à bagages, en entier — en retirer les bagages ;
- compartiments au-dessus des casiers à bagages et de la penderie ;
- poste d'eau potable, distributeur de gobelets, réceptacles de gobelets usagés et cavité de conduit de vidange ;
- espace au-dessus et le long de la paroi du compartiment de rangement à l'avant de la toilette avant ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

d) compartiment avant :

- penderie et compartiments de masques à oxygène et de gilets de sauvetage ;
- sièges d'agents de bord et de passagers (y compris le dessous des sièges) ;
- couchettes pour passagers ;
- plafond, plancher et parois ;
- compartiments de gilets de sauvetage d'équipage et de passagers ;
- armoire de masques à oxygène portatifs ;
- sièges (pochettes et compartiments de masques à oxygène) ;
- table entre les sièges du salon arrière, ainsi que son tiroir ;
- compartiment de toboggan d'évacuation ;
- casiers à journaux et revues ;

e) office avant :

- si cela n'a pas déjà été fait, enlever tous les récipients et boîtes de denrées alimentaires et vider les fours ;
- ouvrir et inspecter tous les compartiments de l'office, du bar et des réfrigérateurs ;
- inspecter les récipients enlevés de l'office et du bar ;
- compartiment de masques à oxygène (bar) ;
- porte de service de l'office (compartiment de bandes magnétiques, cavités des gonds) ;
- compartiment de toboggan d'évacuation ;
- compartiments au-dessus des portes de service ;

f) toilettes avant :

- enlever tous les déchets et le linge sale ;
- enlever les récipients sous les lavabos, inspecter le contenu et les espaces autour des lavabos ;
- distributeur de serviettes et distributeur de papier ;
- siège et couvercle de cuvette de W.-C. ;
- miroir et étagères ;
- parois, plafond et plancher ;
- porte ;
- compartiment de masques à oxygène ;
- trappe d'accès du poste d'eau potable ;
- réceptacle d'eaux usées ;

g) cabine principale :

- sièges (pochettes, compartiments de masques à oxygène, coussins et dessous de sièges) ;
- casiers à oreillers et couvertures, et main courante ;
- plancher — ne soulever le tapis que s'il y a un objet insolite et suspect ;
- parois, y compris les hublots et rideaux ;
- cloisons, espace pour les pieds, compartiments de masques à oxygène ;
- plafond ;
- cavités de lampes ;
- compartiments à l'arrière de chaque main courante et compartiments derrière les derniers sièges à l'arrière de la cabine ;
- compartiment de civières et leurs accessoires, au-dessus des porte-chapeaux ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

- compartiment de gilets de sauvetage de démonstration ;
- compartiments de cordes d'évacuation d'urgence ;
- compartiments de toboggans d'évacuation ;
- porte principale et son renfoncement, la porte étant fermée ;
- casiers à journaux et revues ;
- compartiments de radeaux de sauvetage ;
- pochettes de gilets de sauvetage ;
- couchettes pour passagers ;
- compartiment d'oxygène ;
- compartiment d'anneaux d'amarrage de fret ;
- boîtes de documentation destinée aux passagers ;
- trousse de premiers soins, si elle n'est plus scellée ;
- masques à oxygène de passagers — faire sortir et inspecter ;
- armoire de rangement de bouteilles d'oxygène et de CO^2, à l'avant des offices n^{os} 1 et 3 et à l'arrière des toilettes ;
- couvercles des commandes d'ouverture de sorties d'urgence au-dessus des ailes ;
- siège d'agent de bord près de la porte arrière de la cabine de passagers ;
- poste d'eau potable, distributeur de gobelets, réceptacle de gobelets usagés et cavité du siphon d'évacuation au plancher ;
- lampes portatives de sorties de secours — enlever et inspecter ;

h) office central et bar :

- si cela n'a pas déjà été fait, enlever tous les récipients et boîtes de denrées alimentaires et vider les fours ;
- ouvrir et inspecter tous les compartiments de l'office, du bar et des réfrigérateurs ;
- inspecter tous les récipients enlevés de l'aéronef ;
- parois, plafond et plancher ;
- compartiment à verres, dans la cloison à l'avant du bar ;
- trousse de premiers soins dans le compartiment à l'arrière de l'unité arrière — si elle n'est plus scellée ;
- compartiment au-dessus de la porte de service ;
- porte de service et renfoncement ;
- compartiments de toboggans d'évacuation ;
- sièges d'agents de bord dans l'allée de l'office n^{o} 2 ;
- compartiment de masques à oxygène, dans le plafond ;
- lampe portative de sortie de secours — enlever et inspecter ;

i) office arrière et bar :

- siège d'agent de bord ;
- office — enlever tous les récipients ;
- ouvrir et inspecter tous les compartiments ;
- parois, plafond et plancher ;
- compartiments de la cloison avant ;
- inspecter les récipients enlevés de l'aéronef ;
- casier du courrier diplomatique ;
- cavités des gonds de la porte de service de l'office ;
- compartiments de toboggans d'évacuation (à chaque porte) ;
- cavités des gonds de la porte d'entrée arrière ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

- compartiments de radeaux de sauvetage ;
- compartiment de bouteilles d'oxygène dans le plafond ;

j) toilettes arrière :

- enlever tous les déchets et le linge sale ;
- enlever les récipients sous les lavabos, inspecter le contenu et les espaces autour des lavabos ;
- distributeur de serviettes et distributeur de papier ;
- siège et couvercle de cuvette de W.-C. ;
- miroir et étagères ;
- parois, plafond et plancher ;
- porte ;
- compartiment de masques à oxygène ;
- trappe d'accès du poste d'eau potable ;
- réceptacle d'eaux usées ;

k) penderies et vestiaires arrière :

- enlever les vêtements et bagages à main et inspecter tout cet espace ;
- lits pliants et berceaux portatifs ;
- compartiment de masques à oxygène ;
- trousse de premiers soins, si elle n'est plus scellée ;
- compartiment de gilets de sauvetage ;

l) extérieur de l'aéronef — fuselage — vérifier derrière et dans les éléments ci-après :

- panneau de raccordement pneumatique avec compresseur au sol ;
- entrées d'air du compresseur de cabine, panneaux d'accès au compresseur de cabine et sorties d'air du compresseur de cabine ;
- trappe d'antenne de navigation Doppler ;
- panneaux d'accès aux commandes d'échangeurs de chaleur et aubages de sortie d'échangeurs de chaleur ;
- sortie d'air de console radio ;
- porte-phare (phare enlevé) ;
- casier de sûreté et son contenu ;
- torches électriques (vérifier les piles) ;
- scellés des nécessaires de premiers soins et scellés des panneaux de radeaux de sauvetage ;
- porte du compartiment d'accessoires ;
- panneaux de vidange de réservoirs auxiliaires de carburant ;
- valves de sécurité de pression de cabine et valve de régulateur de pression de cabine ;
- panneau de service arrière d'évacuation d'eaux usées et panneaux de service arrière d'évacuation de déchets ;
- trappe d'accès au mécanisme du stabilisateur ;
- trappe d'accès au cône arrière ;
- panneau d'accès au réservoir d'eau potable arrière et panneau d'accès au réservoir d'eau potable avant ;
- portes de fret arrière et portes de fret avant ;
- trappe de raccordement à l'équipement de climatisation au sol ;
- trappe de fusibles d'alimentation extérieure et prise de courant extérieure ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

m) compartiment de compresseur de cabine — tout le compartiment, particulièrement les espaces libres et cavités ;

n) compartiment d'accessoires — tout le compartiment ainsi que toutes les installations ;

o) compartiments de fret :

- compartiment de fret avant (notamment la zone sous le panneau articulé de recouvrement de plancher à la porte du compartiment) ;
- compartiment du réservoir d'eaux usées ;
- boîtes d'accessoires de vol ;
- compartiment de fret arrière (notamment la zone des joints de charnière de la porte du compartiment) ;
- zone immédiatement derrière le compartiment arrière ;

p) logements d'atterrisseurs :

- logement de roue avant — zone derrière les trappes d'accès et les panneaux avec fermeture à glissière ;
- logements de roues d'atterrisseur principal, en entier, et zone des emplantures d'aile droite et gauche ;
- atterrisseurs et roues, y compris les pneus, jantes, freins et autres pièces telles que les entretoises, bielles de relevage de train, poutrelles, bras, vérins, cadres et supports pivotants ;

q) ailes :

- sections de volets de bord de fuite ;
- clapets d'accès aux conduits de carburant et aux bouteilles d'agent extincteur ;
- adaptateurs d'avitaillement sous pression ;
- orifices de mise à l'air libre du carburant ;

r) moteurs et pylônes :

- entrées d'air, sortie des gaz et soufflante ;
- prise d'air de l'échangeur de chaleur du circuit d'huile des moteurs et du circuit pneumatique ;
- couvercle de remplissage d'huile des moteurs et trappe de sortie d'air de l'échangeur de chaleur ;
- couvercle de remplissage d'huile de l'entraînement à vitesse constante ;
- panneaux de capotage des moteurs et aubes de soufflante — l'installation motrice en entier et toutes les ouvertures du capotage moteur et des pylônes doivent être inspectées.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 40

ENGINS EXPLOSIFS SUSPECTÉS

MESURES À PRENDRE À LA DÉCOUVERTE D'UN ENGIN EXPLOSIF SUSPECTÉ

1. Il y a quatre mesures fondamentales que doit prendre toute personne qui trouve un objet suspect au cours d'une fouille, afin d'assurer la sécurité du personnel et de perturber le moins possible les activités. En formant le personnel à appliquer ces quatre mesures, en conjonction avec les plans conjoncturels locaux, il serait possible, dans la plupart des circonstances, de clore un incident avec un minimum de pertes de vies humaines. Les quatre mesures et l'ordre dans lequel elles devraient être exécutées sont décrits ci-après :

a) confirmation ;

b) évacuation ;

c) cordon ;

d) contrôle.

CONFIRMATION

2. *Confirmer* que l'objet découvert devrait effectivement être signalé comme engin explosif suspecté. Vérifier la présence d'étiquettes ou de vignettes identifiant éventuellement le propriétaire. Ne pas tenter de déplacer l'objet pour mieux y accéder, car il pourrait inclure un dispositif antimanipulation qui causerait une détonation.

3. Éliminer la possibilité que l'objet suspect soit un article personnel, tel qu'un bagage de membre d'équipage, laissé sans surveillance par une personne se trouvant dans le voisinage immédiat. Ne pas consacrer trop de temps à cette étape, car l'engin pourrait être à retardement ou déclenché à distance.

4. Noter l'emplacement exact de l'objet. Prendre de brèves notes sur son apparence et marquer son emplacement, s'il y a lieu, par un objet distinctif, pour aider les services de police ou l'équipe de désamorçage d'explosifs à identifier l'objet dès leur arrivée sur les lieux.

5. Déterminer la probabilité et la validité de la présence de l'objet suspect à cet endroit. Poser les questions suivantes :

a) L'objet est-il placé de façon à tuer des personnes ou détruire des biens matériels ?

b) La cible est-elle importante, cruciale, attrayante, ou sous la menace d'une attaque éventuelle ?

6. Après avoir établi que l'objet suspect pourrait être un engin explosif, exécuter les trois autres étapes et prendre les dispositions nécessaires, définies dans les plans conjoncturels locaux.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

7. En cas de doute, traiter l'objet comme s'il s'agissait d'un engin explosif suspecté.

ÉVACUATION

8. *Éloigner* toutes les personnes, y compris toutes équipes de fouille, du voisinage immédiat de l'engin suspect. Une distance initiale minimale de 100 m est à conseiller, mais une distance plus grande est à envisager selon les circonstances, telles que la présence de grandes baies vitrées ou de substances inflammables ou explosives à proximité de l'engin, la possibilité d'un effondrement du bâtiment, ou selon les plans conjoncturels locaux.

9. En même temps, s'assurer que le personnel de service compétent, par exemple l'agent de la sûreté de l'aéroport ou le gestionnaire de l'aéroport, est informé de l'engin explosif suspecté, conformément aux plans conjoncturels locaux.

CORDON

10. *Établir un cordon* pour empêcher l'accès à la zone. L'ampleur du cordon dépendra du site de l'incident, de la taille de l'engin suspect et de la protection du personnel formant le cordon. Un bon critère serait de veiller à ce que le personnel formant le cordon ne soit pas en visibilité directe de l'engin.

11. Établir un point d'entrée unique dans le cordon et veiller à ce que personne ne s'approche de l'engin, à moins d'y être autorisée par le commandant de la riposte à l'incident. Il arrive souvent que des cadres supérieurs ou d'autres personnes insistent pour voir l'engin afin de se faire leur propre opinion, mais il faudrait leur refuser poliment l'accès jusqu'à ce que les spécialistes du désamorçage d'explosifs soient arrivés et confirment que cela peut se faire sans danger.

12. La police pourra déployer un cordon extérieur sur les routes d'accès, pour assurer la sécurité de l'évacuation et permettre l'accès rapide aux services d'urgence.

CONTRÔLE

13. *Établir un poste de contrôle d'incident*, pour exercer le contrôle central de l'incident jusqu'à ce que la police ou un personnel spécialisé arrive sur les lieux et prenne le commandement. Le personnel spécialisé sera informé au sujet de l'engin suspecté, conformément aux plans conjoncturels locaux, si cela n'a pas encore été fait. Les personnes qui ont découvert l'engin demeureront sur les lieux pour aider la police et les spécialistes du désamorçage d'explosifs. La police devrait assumer le contrôle dès son arrivée et imposer toutes autres mesures requises.

14. Établir un point de rendez-vous à l'extérieur du cordon pour tout autre organisme arrivant sur les lieux de l'incident. Suivre toutes autres procédures ou instructions locales applicables aux incidents d'engins explosifs suspectés.

15. Les services d'urgence, tels que les pompiers et les ambulanciers, se tiendront en réserve au point de rendez-vous à l'extérieur du cordon pour intervenir en cas d'explosion ou d'incendie.

16. En cas d'explosion, les premiers soins seront administrés immédiatement aux blessés, suivis de l'application des procédures de contrôle des dégâts.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

17. Une fois les effets de l'explosion maîtrisés, la fouille devrait se poursuivre en cas de présence d'engins explosifs secondaires.

DÉFINITIONS

18. Dans le traitement d'incidents d'engin explosif suspecté, il importe d'utiliser une terminologie commune pour éviter les malentendus. Les définitions ci-après sont utilisées par de nombreux spécialistes et organismes de désamorçage et d'enlèvement d'explosifs, et il est recommandé aux États membres de les adopter dans la riposte aux incidents et les rapports soumis à l'OACI :

a) *Engin explosif improvisé (EEI).* Engin explosif placé ou fabriqué par les auteurs d'un acte, et composé d'éléments non militaires ;

b) *Menace à la bombe.* La façon dont commence un incident EEI. La menace est reçue habituellement par téléphone, mais la définition couvre également la découverte d'un engin ;

c) *Alerte à la bombe.* Lancée après qu'une menace à la bombe a fait l'objet d'une enquête ou d'une évaluation ; elle est discréditée si aucun engin n'est trouvé et les mesures de précaution sont levées et l'activité normale a repris ;

d) *Fausse alarme.* Un EEI suspect est découvert et des ressources de désamorçage d'explosifs sont engagées. L'inspection de l'objet par les agents de désamorçage montre que l'objet est inoffensif, c'est-à-dire laissé sans intention malveillante, et ne contient ni engin ni substance explosive ;

e) *Canular.* Un EEI suspect est découvert et des ressources de désamorçage d'explosifs sont engagées. L'inspection de l'objet par les agents de désamorçage montre que l'objet est fabriqué de façon à ressembler à un EEI, mais ne contient ni explosif ni substance dangereuse.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 41

LIGNES DIRECTRICES POUR LA FOUILLE ET L'ÉVACUATION

PRINCIPES GÉNÉRAUX

1. Pour être efficace, la fouille devrait être effectuée systématiquement par un personnel connaissant bien les lieux visés, car des personnes de l'extérieur ne connaîtront probablement pas les agencements de l'aéronef ou de l'aérogare visé, ni les différents endroits où un engin pourrait être dissimulé, et ne pourront donc pas remarquer facilement quelque chose qui a été déplacée ou qu'elles ne connaissent pas. Des plans de fouille devraient être établis à l'avance et le personnel devrait être formé à leur usage. Un coordonnateur de fouille devrait être désigné pour contrôler le processus de fouille et, s'il y a lieu, prendre la décision de faire évacuer.

2. Les fouilleurs devraient avoir pour instruction de ne pas toucher aux objets suspects mais d'en aviser le coordonnateur de la fouille, de marquer l'emplacement avec un objet distinctif sans toucher l'engin, et de quitter les lieux immédiats pour attendre les instructions. Si un engin suspecté est découvert, il ne faut pas écarter la possibilité d'engins secondaires.

3. Des appareils de communication portatifs sont utiles pour la coordination des recherches et sont souvent le seul moyen permettant de déployer rapidement des procédures vitales de protection. Toutefois, si un engin suspecté est découvert, les personnes utilisant ces appareils de communication devraient s'éloigner immédiatement des lieux en s'assurant que toutes autres personnes présentes à l'intérieur du cordon en sortent le plus rapidement possible. Il convient d'éviter d'utiliser des radios dans un rayon de 25 m d'un engin suspecté.

4. Avant de commencer la fouille, il convient d'appliquer un strict contrôle d'accès, pour assurer qu'aucun engin ne puisse être introduit sur les lieux après leur évacuation. Les fouilles seront menées avec un nombre minimal de personnes à bord.

5. Une fouille effective et systématique demande du temps. Si l'avertissement reçu indique une heure possible de détonation qui ne permettra pas de mener une fouille minutieuse, la meilleure option et la plus sûre serait de faire évacuer tout le personnel vers une zone sécurisée et d'attendre l'arrivée des spécialistes du désamorçage d'explosifs.

COMMENCEMENT D'UNE FOUILLE

6. Le coordonnateur pourra lancer une fouille :

   a) en adressant un message aux équipes de fouille par le système de sonorisation. Ce message devrait être codé pour éviter de causer des perturbations inutiles et d'alarmer le public ;

   b) en utilisant des radios, des téléavertisseurs et/ou des téléphones mobiles personnels ; ou

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) en utilisant un système de téléphone en cascade, où le coordonnateur appellera par exemple trois personnes, qui à leur tour appelleront trois autres personnes, etc., jusqu'à ce que toutes les équipes soient alertées.

CE QUE LES FOUILLEURS DEVRAIENT CHERCHER

7. Il est difficile de donner aux équipes de fouille des indications sur l'apparence des engins explosifs suspects, car ils peuvent être déguisés de nombreuses façons. Les équipes de fouille devraient avoir pour instruction de chercher des objets non identifiés ou tout article :

a) qui n'est pas censé être à tel endroit ;

b) dont la présence ne s'explique pas ;

c) qui n'est pas à sa place habituelle.

FOUILLE D'UN AÉRONEF

8. Vu la multitude d'aéronefs en service dans le monde, il est impossible de donner des indications sur les procédures d'inspection recommandées qui conviendraient à tous les cas.

9. Les exploitants d'aéronefs devraient établir une liste de vérification pour la fouille de chaque type d'aéronef en service, et inclure cette liste dans la documentation de sûreté de l'équipage de conduite. L'utilisation d'une telle liste serait particulièrement utile dans les cas où les seules personnes connaissant bien le type ou la configuration particulière de l'aéronef sont l'équipage de conduite et l'équipage de cabine.

10. Un poste isolé de stationnement d'aéronef pourrait être l'emplacement idéal pour procéder à la fouille d'un aéronef faisant l'objet d'une menace particulière, mais il faudrait bien indiquer dans les plans conjoncturels qu'il ne sera pas toujours possible d'accéder à cet emplacement.

11. Une fouille d'un aéronef devrait être menée dans de bonnes conditions d'éclairage. Cela pourra nécessiter l'utilisation d'un groupe électrogène auxiliaire ou le raccordement à des lignes d'alimentation électrique.

12. Pour éviter le chevauchement des efforts, la fouille d'un aéronef devrait être confiée systématiquement à des fouilleurs qui connaissent bien ce type d'aéronef, qui recevront une liste de vérification et qui seront répartis à des zones spécifiques de l'aéronef. Il faudrait vérifier en particulier les zones auxquelles des passagers ont eu accès, comme les cabines principales, les offices et les toilettes, mais la fouille devrait aussi inclure le poste de pilotage, l'extérieur de l'aéronef et les soutes.

13. Si un engin explosif suspecté est trouvé à l'intérieur d'un aéronef ou dans son voisinage immédiat, la première mesure à prendre serait d'éloigner tout le personnel à une distance sûre et attendre l'arrivée des spécialistes du désamorçage d'explosifs. Ensuite, toute décision de déplacer l'aéronef pour l'éloigner de l'engin, ou de déplacer l'engin pour l'éloigner de l'aéronef, devrait prendre en compte la première priorité qui est la sauvegarde des vies humaines. Le déplacement de l'aéronef risque de mettre en danger d'autres personnes, comme les mécaniciens au sol, le personnel dirigeant la circulation au sol et les conducteurs de véhicules de remorquage, en cas d'explosion ; alors qu'en laissant l'aéronef sur place et en évacuant tout le personnel à une distance sûre, on pourrait limiter les dégâts à l'aéronef et aux bâtiments ou aux installations.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

FOUILLE DE L'AÉROGARE

Plans

14. Des plans de fouille devraient être établis par avance, et le personnel formé en conséquence. L'objectif est d'assurer que l'aérogare sera entièrement vérifiée, aussi rapidement et efficacement que possible.

15. Les plans de fouille devraient être disponibles en permanence. Des dessins d'architecte, vérifiés exacts et adaptés s'il y a lieu, conviennent à cet effet. Il devrait y avoir un nombre suffisant d'exemplaires en réserve aux fins de consultation durant les opérations de fouille. Les fouilleurs et les coordonnateurs pourront alors éliminer des sections du plan à mesure qu'elles auront été déclarées fouillées.

Secteurs

16. La première étape de l'élaboration d'un plan de fouille consiste à diviser l'aérogare en secteurs. Il est possible que le bâtiment soit déjà divisé en plusieurs zones, qui pourront alors être commodément désignées comme secteurs. Chaque secteur devrait être de taille facilement gérable pour les équipes de fouilleurs qui y seront affectés, car une fouille minutieuse et systématique demande du temps.

17. Les secteurs peuvent être une grande salle unique, par exemple une aire d'enregistrement, un hall ou une aire de livraison de bagages, ou encore plusieurs bureaux opérationnels de petits transporteurs aériens regroupés dans un espace commun. Il convient d'inclure dans les plans de fouille les vestiaires, les escaliers, les couloirs et les ascenseurs, ainsi que les aires de stationnement et autres superficies à l'extérieur du bâtiment.

Équipes

18. Les équipes de fouille devraient être composées de membres du personnel chargés de fouiller les secteurs qu'ils connaissent le mieux. Le nombre d'employés nécessaires dépendra de l'ampleur de la tâche de fouille. Des suppléants devraient être désignés pour remplacer les absents. Le personnel devrait être formé et la formation en cours d'emploi devrait être fournie.

Priorités

19. Il convient de fouiller en premier les superficies qui seront utilisées comme zones de rassemblement en cas d'évacuation, ainsi que les zones où le plus grand nombre de personnes, membres du public ou employés, sont les plus vulnérables. Il faudrait aussi envisager de prioriser les zones publiques facilement accessibles aux agresseurs, telles que les toilettes, les ascenseurs, les escaliers et les couloirs. Les zones dont l'accès est normalement contrôlé pourront être fouillées en dernier. Il ne faudrait pas oublier les aires de stationnement, l'extérieur de l'aérogare et les zones avoisinantes.

PROCÉDURE DE FOUILLE

20. La conduite de fouilles dépendra des circonstances locales et de la connaissance des lieux. Le principe primordial est que les fouilles devraient être menées de façon systématique et minutieuse, pour assurer que tout soit vérifié. Les fouilleurs devront participer à des exercices pour s'habituer à la progression logique de la fouille dans leurs

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

secteurs désignés, qu'il s'agisse d'une aérogare, d'une aire de livraison de bagages ou de bureaux administratifs ou opérationnels, etc., et à la durée qu'il faudra consacrer à la fouille.

21. L'exemple ci-après, celui de la fouille d'une salle, devra être adapté aux particularités des lieux qui seront effectivement fouillés :

a) La fouille commence à l'entrée de la salle. Le fouilleur ou l'équipe reste à l'entrée et balaye la salle du regard, en notant ce qui s'y trouve et en déterminant rapidement les zones qui méritent une attention particulière. Les fouilleurs chercheront toutes sources de lumière inhabituelles, notamment les petites sources lumineuses appelées diodes électroluminescentes, souvent utilisées dans les circuits d'armement d'engins explosifs improvisés. Ils devraient aussi écouter attentivement pour détecter tout bruit anormal, en particulier un tic-tac ou un ronronnement. Si rien d'anormal n'est perçu, la fouille peut commencer.

b) Si quelque chose d'inhabituel est aperçu, les fouilleurs alerteront le coordonnateur, qui décidera s'il y a lieu de faire évacuer le bâtiment.

c) La fouille doit être exécutée méthodiquement, en progressant dans une seule direction autour de la zone à fouiller, et comprendre trois balayages, comme suit :

1) *premier balayage* — marcher le long du pourtour de la salle, en examinant les murs de haut en bas et le sol le long des murs. Regarder à l'intérieur des cheminées, derrière les rideaux et les stores des fenêtres, ainsi que derrière et en dessous des meubles autour de la salle. Le balayage se terminera à l'embrasure de la porte d'où il est parti ;

2) *deuxième balayage* — examiner les meubles et le sol. Les meubles ne seront pas déplacés, mais les tiroirs seront ouverts et fouillés, et les espaces vides à l'intérieur et en dessous des meubles seront inspectés. Soulever le revêtement de sol s'il y a signe de déplacement récent ;

3) *troisième balayage* — examiner le plafond, pour voir si des objets peuvent y être dissimulés. Commencer par un coin et fouiller systématiquement toute la surface.

d) À la fin de la fouille, si rien n'a été trouvé, le coordonnateur devrait en être avisé immédiatement, pour que la zone puisse être marquée comme fouillée sur les plans de fouille.

e) La fouille se poursuivra jusqu'à ce que la zone entière ait été sécurisée. Ne pas oublier qu'il pourrait y avoir des engins secondaires.

f) Si un objet suspect est trouvé, les règles suivantes s'appliqueront :

1) ne pas toucher ni déplacer l'objet ;

2) si possible, laisser un objet marquant près de l'objet, sans le toucher ;

3) s'éloigner de l'objet pour aller au point de contrôle désigné, en laissant les lumières allumées ;

4) informer le chef de l'équipe de fouille ou le coordonnateur. Le coordonnateur devrait déclencher le plan d'évacuation ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

5) demeurer au point de contrôle et dessiner un plan exact de l'emplacement de l'objet suspect, pour aider la police ou les spécialistes du désamorçage d'explosifs ;

6) la personne qui a trouvé l'objet devrait pouvoir être contactée rapidement pour répondre aux questions de la police ou des services de sûreté.

ÉVACUATION

22. L'évacuation a pour objet de déplacer des personnes se trouvant à un emplacement potentiellement dangereux vers un endroit sécurisé, selon les options suivantes :

a) déplacement interne vers une zone sécurisée ;

b) évacuation partielle, s'il s'agit d'un grand bâtiment et si l'objet suspect trouvé est simplement une lettre piégée ou un petit dispositif ;

c) évacuation complète.

23. Dans tous les cas où une menace à la bombe est reçue, les coordonnateurs devraient immédiatement informer les agents de la sûreté de l'aéroport et la police, et leur indiquer quelles mesures sont en cours d'application.

DÉCISION DE FAIRE ÉVACUER

24. La décision de faire évacuer devrait normalement être prise par le coordonnateur, mais les services de police ou des agents de la sûreté de l'aéroport peuvent aussi donner des conseils sur demande.

25. Dans des circonstances exceptionnelles, par exemple si les services de police ou de sûreté ont reçu des informations spécifiques, ils pourront eux-mêmes ordonner l'évacuation, en infirmant s'il y a lieu la décision du coordonnateur.

26. D'un autre côté, il pourrait être nécessaire, dans certaines circonstances, que les services de police ou de sûreté s'opposent à l'évacuation de l'aérogare, par exemple s'ils ont des raisons de croire qu'un engin explosif se trouve à l'extérieur de l'aérogare et que l'évacuation créerait un plus grand danger.

27. Les quatre options ci-après s'offrent au coordonnateur, dont le choix dépendra de l'évaluation de la menace :

a) ne rien faire — cette option peut être alléchante si la menace semble venir d'une personne en état d'ébriété ou d'un enfant, mais elle ne devrait pas être retenue, à moins que le coordonnateur soit absolument certain qu'il s'agit d'un appel mal intentionné ou d'un canular. S'il y a le moindre doute, le coordonnateur devrait passer à l'une des options ci-après ;

b) ordonner une fouille, suivie d'une évacuation si un objet suspect est trouvé — en présence d'un engin explosif, cette option signifie que les gens resteront plus longtemps dans l'aérogare. Si l'engin est trouvé, la zone pourra être évacuée. Si aucun objet n'est trouvé et qu'il n'y a aucun autre facteur significatif, le coordonnateur peut juger cette option appropriée si le niveau de menace est faible ;

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

c) évacuer tout le monde sauf les équipes de fouille et le personnel essentiel, puis procéder à une fouille et à l'évacuation complète si un objet suspect est découvert — si le niveau de menace est jugé modéré mais qu'il n'y a pas de raison de croire qu'une explosion est imminente, ou si l'engin suspect est de petite taille, comme par exemple une lettre piégée, et si des parties de l'aérogare se trouvent à une distance assez grande de l'engin, le coordonnateur pourra envisager de ne faire évacuer qu'une partie de l'aérogare ou de ne faire rester dans l'aérogare que le personnel essentiel et les équipes de fouille ;

d) évacuer immédiatement tout le personnel puis réintégrer des fouilleurs entraînés — si un appel est reçu, que le coordonnateur considère comme signe d'un risque élevé, il pourra ordonner une évacuation immédiate sans procéder à une fouille, surtout s'il y a risque d'explosion imminente. Si l'heure de l'explosion a été annoncée dans l'appel de menace, le coordonnateur veillera à ce que toutes les fouilles soient terminées et le personnel parti au moins 20 minutes avant l'heure annoncée, qu'un engin ait été trouvé ou non.

PLANS D'ÉVACUATION

28. Comme pour les plans de fouille, les coordonnateurs devraient disposer de plans à jour des parcours d'évacuation, en particulier si l'aérogare comprend plusieurs voies de sortie, afin de :

a) faire évacuer aussi rapidement et efficacement que possible en utilisant toutes les sorties disponibles. Un système de sonorisation pourra aider à diriger le personnel vers des voies de sortie particulières. S'il n'y a pas d'autre moyen de communication, les alarmes d'incendie pourront être utilisées, à condition que le signal puisse être distingué d'un avertissement d'incendie, que le personnel soit entraîné à reconnaître le signal et que les alarmes ne fassent pas partie d'un système automatique relié au service local d'incendie. Les alarmes d'incendie ne sont pas un moyen souhaitable de remplacer un système de sonorisation et ne devraient être utilisées que provisoirement, en attendant l'installation d'un système plus efficace ;

b) prévoir différents parcours d'évacuation, pour que les gens puissent quitter l'aérogare sans être mis en danger en passant à proximité d'un engin explosif suspecté. Si, par exemple, sur les quatre parcours d'évacuation existants, un parcours passe plus près de l'engin explosif, le coordonnateur pourra décider de faire évacuer immédiatement en empruntant uniquement les autres trajets.

29. Pour assurer une évacuation sécuritaire du public, le coordonnateur devrait envisager d'employer des employés comme agents d'évacuation afin que le public puisse être évacué rapidement et sans panique, en empruntant des trajets présélectionnés. Les agents d'évacuation devraient être choisis d'avance et entraînés à leurs rôles.

30. Les plans d'évacuation devraient indiquer deux aires de rassemblement désignées situées dans des directions opposées, où les gens se retrouveront après l'évacuation. Les points de rassemblement en cas d'incendie peuvent servir à cet effet, s'ils sont situés à 400 m au moins de l'aérogare. Dans certaines circonstances, les aires de rassemblement pourront devoir être situées à une distance encore plus grande, jusqu'à 1 000 m. On consultera les spécialistes du désamorçage d'explosifs pour déterminer si cela est nécessaire.

31. Idéalement, il serait demandé aux employés et aux membres du public d'emporter avec eux tous leurs effets personnels et leurs bagages, car cela permettra d'éviter que des articles laissés sur place après l'évacuation fassent inutilement l'objet de soupçons. Il sera toutefois difficile de suivre une telle directive en l'absence d'un système de sonorisation ou d'autre moyen adéquat de communication.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

32. Le personnel et les passagers évacués pourront devoir rester dehors assez longtemps avant que l'aérogare ne soit déclarée sans danger, et il serait donc souhaitable de prévoir des abris. Il serait possible de prendre des dispositions pour utiliser éventuellement d'autres bâtiments. De tels arrangements permettront de protéger les évacués contre les intempéries, de maintenir de bonnes communications et de répondre aux besoins individuels.

33. Si possible, les aires de stationnement ne devraient pas être désignées comme aires de rassemblement, surtout si elles sont adjacentes à l'aérogare évacuée, car des engins explosifs secondaires pourraient être dissimulés dans des véhicules.

34. Les aires de rassemblement devraient être incluses dans les plans de fouille et inspectées chaque fois que des procédures de fouille sont déclenchées ou qu'une évacuation immédiate est ordonnée.

35. Lorsqu'une évacuation est ordonnée, les portes et les fenêtres devraient être laissées déverrouillées, dans la mesure du possible, surtout dans le voisinage d'un engin explosif suspecté. Les lumières seront laissées allumées, mais les machines et les appareils devraient si possible être fermés. Des procédures seront établies pour assurer que les cuisines de concessionnaires sont laissées dans des conditions sécuritaires. À moins d'effets néfastes sur le système de gicleurs anti-incendie, les arrivées de gaz et d'eau qui ne sont pas requises pour la fouille d'une zone d'un bâtiment seront fermées, afin de minimiser les dégâts en cas d'explosion.

36. Il faudrait trouver une méthode pour vérifier que tout le monde a bien quitté l'aérogare après une évacuation et qu'aucun employé ou visiteur ne manque à l'appel. Personne ne devrait être autorisé à réintégrer le bâtiment avant qu'il ne soit déclaré sans danger.

DÉCISION DE RÉINTÉGRATION

37. À la fin de l'évacuation, le coordonnateur devra décider à quel moment le bâtiment pourra être occupé de nouveau. Si l'engin explosif suspecté a été trouvé, la décision de réintégration sera prise en étroite coordination avec les services de police et de sûreté, jusqu'à ce que l'engin soit déclaré sans danger.

38. Il pourrait rester un autre objet suspect dans l'aérogare, non encore découvert, parce que la fouille a été interrompue et que l'aérogare a été évacuée à la suite de la découverte d'un premier engin explosif suspecté. Le coordonnateur devrait donc faire fouiller le reste de l'aérogare avant d'envisager sa réintégration. Si l'évacuation s'est faite avant une fouille, le coordonnateur devrait procéder à une fouille avant d'envisager la réintégration.

39. Si une heure d'explosion a été annoncée sans qu'il y ait eu d'explosion, le coordonnateur devrait laisser s'écouler encore au moins une heure après l'heure annoncée, avant de procéder à une fouille ou de la renouveler.

FORMATION DU PERSONNEL

40. Une formation appropriée devrait être fournie, de sorte qu'en cas de fouille ou d'évacuation, non seulement les équipes de fouille mais aussi tous les employés de l'aéroport sachent ce qu'il faut faire. Des exercices réguliers de fouille et d'évacuation aideront à maintenir la sensibilisation et la vigilance du personnel. Tout le personnel devrait connaître l'emplacement des points de rassemblement en cas d'évacuation. Les téléphonistes, le personnel du kiosque de renseignements et toutes autres personnes qui pourraient être appelées à répondre à un numéro de téléphone connu du public devraient recevoir des instructions sur la façon de traiter une menace à la bombe reçue par téléphone. Les mesures que doivent prendre ceux qui reçoivent une menace à la bombe sont indiquées dans le Supplément A à l'Appendice 38, § 6.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

41. Tous les autres employés clés, tels que les agents d'évacuation, devraient connaître leur rôle et être régulièrement formés. Il importe que tout le personnel connaisse ces employés spécialement désignés et obéisse à leurs instructions. Les procédures devraient assurer que les employés désignés soient remplacés en cas de départ ou d'absence temporaire, pour qu'il n'y ait aucune lacune dans le service.

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 42

RAPPORT OFFICIEL SUR UN ACTE D'INTERVENTION ILLICITE

RAPPORT SUR UN ACTE D'INTERVENTION ILLICITE

PARTIE 1 : PRÉLIMINAIRE ☐ FINAL ☐

Le rapport préliminaire doit être rempli et envoyé à l'OACI aussitôt que possible après la résolution de l'acte.

État soumettant le rapport : ..... Date du rapport : .....
[jj/mm/aaaa]

PARTIE 2 : TYPE D'AII	AII réussi	Tentative d'AII
a) Attaque d'un aéronef en vol (ex. sabotage et attaques par MANPADS)	☐	☐
b) Attaque à l'aéroport/autres installations aéronautiques (incluant aéronef au sol)	☐	☐
c) Capture illicite d'aéronef	☐	☐
d) Attaque utilisant l'aéronef comme arme (incluant les systèmes d'aéronef télépilotés)	☐	☐
e) Cyberattaque compromettant la sécurité aérienne	☐	☐
f) Autres actes non spécifiés ci-dessus	☐	☐

PARTIE 3 : INFORMATIONS GÉNÉRALES	**INFORMATIONS SUR LE VOL**	
Date de l'incident : ..... [jj/mm/aaaa]	Date de départ : ..... [jj/mm/aaaa]	# de passagers : .....
Lieu de l'incident (aéroport, État, etc.) :	Numéro de vol :	# de membres d'équipage : .....
.....	Exploitant :	# d'IFSO[1] : .....
Début de l'incident : ..... [heure locale – système de 24 heures]	☐ régulier ☐ affrété ☐ international ☐ intérieur	# d'agresseurs : .....
Fin de l'incident : ..... [heure locale – système de 24 heures]	Aéroport de départ : ..... [nom/État]	Arme/méthode utilisée : ☐ Arme à feu ☐ Explosif ☐ Autre (préciser dans la Partie 4) ☐ Aucune
Type d'aéronef :	Aéroport d'arrivée : ..... [nom/État]	L'incident a eu lieu : ☐ Au sol ☐ En vol
État d'immatriculation :	Destination prévue :	

Renseignements à communiquer conformément aux dispositions de l'Annexe 17, de l'article 11 de la Convention de La Haye (Doc 8920) et de l'article 13 de la Convention de Montréal (Doc 8966)

1. Agent de sûreté en vol (IFSO)

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

PARTIE 4 : DESCRIPTION DE L'INCIDENT ET MESURES PRISES POUR REMÉDIER AUX FAIBLESSES POTENTIELLES

	NOMBRE DE VICTIMES /BLESSÉS			
	Passagers	Membres d'équipage	Agresseurs	Autres
Tués	.....	.....	.....	.....
Blessés	.....	.....	.....	.....

[Veuillez inclure le plus grand nombre de détails possible, notamment sur les dégâts, les installations, les auteurs de l'incident et les armes utilisées, les circonstances entourant les décès et les blessures, ainsi que toutes mesures correctives temporaires ou permanentes appliquées à la suite de l'incident. Utiliser des feuilles supplémentaires s'il y a lieu.]

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Signature

Nom

Titre

Service

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

Appendice 43

LISTE D'ARTICLES INTERDITS

1. Pour des raisons de sûreté, il est interdit de transporter les articles ci-après dans la cabine d'un aéronef et dans les zones de sûreté à accès réglementé :

a) fusils, armes à feu et autres dispositifs qui déchargent des projectiles, conçus pour causer de graves lésions corporelles en déchargeant un projectile ou capables d'être confondus avec un tel dispositif, dont :

1) armes à feu de tout type, telles que les pistolets, révolvers, fusils et carabines ;
2) pistolets factices pour jeux d'enfants, répliques et armes à feu imitées qui peuvent être confondues avec des armes réelles ;
3) pièces utilisées dans la fabrication des armes à feu, à l'exclusion des mires télescopiques ;
4) carabines à air comprimé et à dioxyde de carbone, y compris les pistolets, carabines à plomb, fusils et pistolets à billes ;
5) pistolets à fusées de signalisation et pistolets de starters ;
6) arcs, arbalètes et flèches ;
7) lance-harpons et lance-câbles ;
8) lance-pierres et catapultes ;

b) pistolets conçus expressément pour paralyser ou immobiliser, dont :

1) dispositifs utilisés pour étourdir, tels que les pistolets et matraques électriques ;
2) appareils utilisés pour étourdir et tuer les animaux ;
3) agents chimiques, gaz et aérosols invalidants et incapacitants, tels que les bombes à gaz inhibiteur, aérosols capsiques, aérosols acides et aérosols utilisés pour repousser les animaux, et gaz lacrymogènes ;

c) objets pointus ou à bords tranchants, pouvant être utilisés pour causer de graves lésions corporelles, dont :

1) haches, hachettes et couperets ;
2) haches et pics à glace ;
3) lames de rasoir et cutters ;
4) couteaux comportant une lame de plus de 6 cm ;
5) ciseaux comportant des lames de plus de 6 cm mesurées depuis le point d'articulation ;
6) équipement d'arts martiaux à bords pointus ou tranchants ;
7) sabres et épées ;

d) outils pouvant être utilisés pour causer des lésions corporelles graves ou menacer la sécurité des aéronefs, dont :

1) pied-de-biche ;
2) perceuses et mèches, y compris les perceuses électriques portables ;

Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

3) outils comportant des lames ou des mèches de plus de 6 cm pouvant être utilisés comme armes, par exemple tournevis et ciseaux à bois ;
4) scies, y compris les scies électriques portables sans fil ;
5) chalumeaux ;
6) boulonneuses et cloueuses ;

e) instruments contondants pouvant être utilisés pour causer de graves blessures corporelles quand ils sont utilisés pour frapper une personne, dont :

1) battes de baseball et de softball ;
2) matraques et gourdins de toutes sortes ;
3) équipement d'arts martiaux ;

f) matières et engins explosifs et incendiaires pouvant être utilisés pour causer de graves blessures corporelles ou pour menacer la sécurité des aéronefs, dont :

1) munitions ;
2) capsules détonatrices ;
3) détonateurs et cordeaux de mise à feu ;
4) répliques ou imitations d'engins explosifs ;
5) mines, grenades et autres explosifs à usages militaires ;
6) articles de pyrotechnie, dont les feux d'artifice ;
7) bidons ou cartouches fumigènes ;
8) dynamite, poudre à canon et explosifs plastiques ;

g) liquides, aérosols et gels spécifiés dans les textes d'orientation relatifs à leur contrôle de sûreté.

2. Les substances et dispositifs explosifs et incendiaires pouvant être utilisés pour causer des blessures graves ou menacer la sécurité d'un aéronef sont interdits dans la soute d'un aéronef pour des raisons de sécurité, notamment les suivants (des exemptions peuvent être accordées dans des circonstances définies) :

a) avec l'approbation de l'exploitant d'aéronefs, certaines cartouches peuvent être transportées dans les bagages enregistrés dans les conditions décrites à la Partie 8, Chapitre 1, § 1.1.2, des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284) ;

b) capsules détonatrices ;

c) détonateurs et cordeaux de mise à feu ;

d) mines, grenades et autres explosifs à usages militaires ;

e) articles de pyrotechnie, dont les feux d'artifice ;

f) bidons ou cartouches fumigènes ;

g) dynamite, poudre à canon et explosifs plastiques.

— FIN —

Informations sensibles de sûreté
Toute diffusion, reproduction ou distribution ultérieure est strictement interdite sans le consentement exprès des auteurs

ISBN 978-92-9258-350-7