

DECRET N° 2006-580 DU 30 OCTOBRE 2006

Portant approbation du Programme National
de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) du
Bénin.

**LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,
CHEF DE L'ETAT,
CHEF DU GOUVERNEMENT,**

- Vu** la loi n° 90-032 du 11 décembre 1990 portant Constitution de la République du Bénin ;
- Vu** l'Ordonnance n° 26/GPRD/MTP du 27 décembre 1963 portant code de l'Aviation Civile et Commerciale ;
- Vu** la proclamation le 29 mars 2006 par la Cour Constitutionnelle des résultats définitifs de l'élection présidentielle du 19 mars 2006 ;
- Vu** le décret n° 2006-178 du 08 avril 2006 portant Composition du Gouvernement et le décret n° 2006-414 du 17 août 2006 qui l'a modifié ;
- Vu** le décret n° 2004-598 du 29 octobre 2004 portant approbation des statuts de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;
- Vu** le décret n° 2002-573 du 31 décembre 2002 portant ratification des Conventions et Protocoles relatifs à l'Aviation Civile Internationale ;
- Vu** la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée le 07 décembre 1944 à Chicago et ses annexes ;
- Vu** l'annexe 17 de la Convention de Chicago relative à la sûreté de l'aviation civile ;

Sur Proposition conjointe du Ministre Délégué Chargé des Transports, des Travaux Publics et de l'Urbanisme auprès du Président de la République, du Ministre de la Défense Nationale, du Ministre de la Sécurité Publique et des Collectivités Locales et du Ministre du Développement, de l'Economie et des Finances ;

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 15 septembre 2006 ;

DECRETE :

Article 1^{er} : Est approuvé, le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) du Bénin tel qu'il figure en annexe à ce décret.

Article 2 : Le programme National de Sûreté de l'Aviation Civile définit la politique du Bénin en matière de sûreté de l'aviation civile, l'organise au plan national et répartit les responsabilités entre les services de l'Etat intervenant aux aéroports et les autres entités concernées ou chargées de la mise en œuvre des mesures de sûreté dans le but de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

Article 3 : Les mesures et procédures de sûreté contenues dans le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile sont confidentielles. L'Agence Nationale de l'Aviation Civile en est l'Autorité Compétente et doit élaborer les procédures appropriées pour garantir le maintien du caractère confidentiel des documents et procédures de sûreté.

Article 4 : L'Autorité Compétente est chargée du maintien et du contrôle de la réalisation des objectifs contenus dans le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile.

L'Autorité Compétente met à jour le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile en accord avec le Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile (CNSAC), en tenant compte de l'évolution et de l'environnement national et international de la menace contre la sûreté de l'aviation civile.

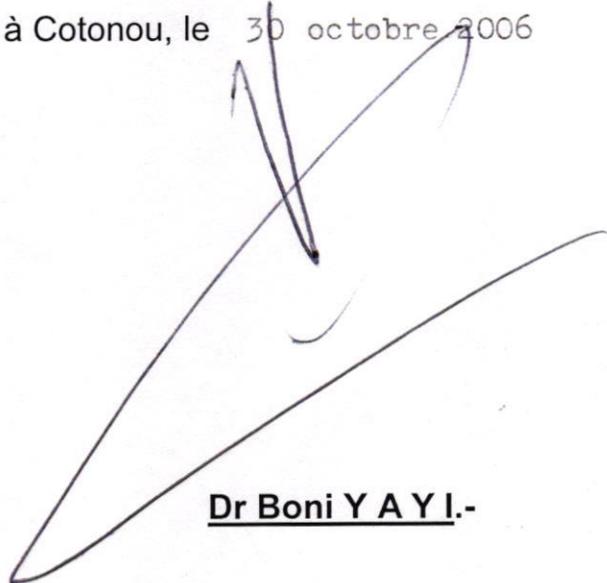
Article 5 : L'Autorité Compétente élabore chaque année un budget de sûreté devant servir à financer le maintien et le contrôle de la réalisation des objectifs définis au Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile.

Ce budget, alimenté par les redevances de sûreté perçues sur les aéroports internationaux du Bénin et les subventions de toutes sortes, est soumis pour approbation au Conseil d'administration de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Article 6 : Le Ministre Délégué Chargé des Transports, des Travaux Publics et de l'Urbanisme auprès du Président de la République, le Ministre de la Défense Nationale, le Ministre de la Sécurité Publique et des Collectivités Locales et le Ministre du Développement, de l'Economie et des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret qui sera l'objet d'une diffusion restreinte en raison du caractère confidentiel du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile.

Fait à Cotonou, le 30 octobre 2006

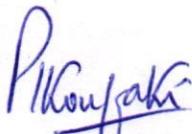
Par le Président de la République,
Chef de l'Etat, Chef du Gouvernement,



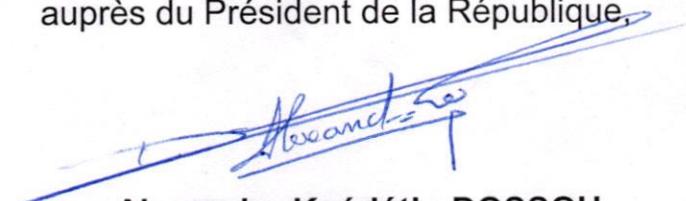
Dr Boni Y A Y I.-

Le Ministre du Développement,
de l'Economie et de Finances,

Ministre Délégué Chargé des Transports,
des Travaux Publics et de l'Urbanisme
auprès du Président de la République,



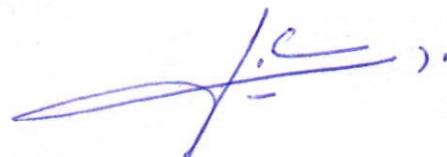
Pascal Irénée KOUPAKI



Alexandre Kpédétin DOSSOU

Le Ministre de la Défense
Nationale,

Le Ministre de la Sécurité Publique
et des Collectivités Locales,



Issifou KOGUI N'DOURO



Edgard Charlemagne ALIA

Ampliations : PR 6 AN 4 CS 2 CC 2 CES 2 HAAC 2 HCJ 2 MDEF 4 MDCTTU/PR
4 MDN 4 MSPCL 4 SGG 4.

REPUBLICQUE DU BENIN



**PROGRAMME NATIONAL DE SÛRETÉ DE
L'AVIATION CIVILE
(PNSAC)**

Version 001 de mai 2005

Distribution restreinte

TABLE DES MATIÈRES

AMENDEMENTS ET CORRECTIFS

SIGLES ET ABREVIATIONS

- I. Objectif du programme
- II. Définitions
- III. Législation
 - III-1. Conventions internationales
 - III-2. Législation nationale
- IV. Répartition des responsabilités
 - IV-1. Autorité compétente de sûreté de l'aviation
 - IV-2. Administration de la navigation aérienne
 - IV-3. Gestionnaire aéroportuaire
 - IV-4. Locataires d' aéroport
 - IV-5. Exploitants d'aéronefs
 - IV-6. Services de police
 - IV-7. Service douanier
 - IV-8. Services de sûreté privés
 - IV-9. Autorités militaires
- V. Coordination et communications
 - V-1. Comité national de sûreté
 - V-2. Comité de sûreté d'aéroport
 - V-3. Communications avec les médias
 - V-4. Communications et coopération avec d'autres États
 - V-5. Communications avec l'OACI
- VI. Protection des aéroports, des aéronefs et des installations de navigation aérienne
 - VI-1. Désignation de zones de sûreté à accès réglementé
 - VI-2. Protection des zones de sûreté à accès réglementé
 - VI-3. Contrôle d'accès – Conditions générales
 - VI-4. Contrôle d'accès – Personnes
 - VI-5. Contrôles d'accès – Véhicules
 - VI-6. Protection des aéronefs
- VII. Contrôle de sûreté des personnes et objets entrant dans un aéronef
 - VII-1. Filtrage des passagers et des bagages de cabine
 - VII-2. Passagers en transit et en correspondance
 - VII-3. Equipages d'aéronefs, personnels aéroportuaire et autres personnes ne voyageant pas
 - VII-4. Procédures spéciales de filtrage
 - VII-5. Transport autorisé d'armes
 - VII-6. Personnes sous mesures judiciaires et administratives
 - VII-7. Bagages de soute
 - VII-8. Fret aérien
 - VII-9. Fournitures de restauration en vol et de service de bord

- VIII. Matériel de sûreté
 - VIII-1. Achats
 - VIII-2. Etalonnage
 - VIII-3. Fonctionnement et maintenance
- IX. Personnel de sûreté
 - IX-1. Critères de sélection
 - IX-2. Formation
- X. Gestion de la qualité
- XI. Gestion de riposte à des actes d'intervention illicite
 - XI-1. Généralités
 - XI-2. Responsabilités
 - XI-3. Mesures initiales
 - XI-4. Commandement
 - XI-5. Prestation de services de navigation aérienne
 - XI-6. Soutien spécialisé
 - XI-7. Médias
 - XI-8. Notification
- XII. Évaluation de l'efficacité
 - XII-1. Enquêtes
 - XII-2. Inspections et audits
 - XII-3. Tests
 - XII-4. Exercices
- XIII. Ajustement du programme et plans conjoncturels
 - XIII-1. Généralités
 - XIII-2. Responsabilités
- XIV. Financement de la sûreté
- XV. Appendices

ANNEXES

SIGLES ET ABREVIATIONS

- **ANAC:** Agence Nationale de l'Aviation Civile
- **ASECNA:** Agence pour la SECurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar
- **AVSEC :** sûreté de l'aviation civile
- **BTA:** Brigade des Transports Aériens
- **CNS:** Comité National de Sûreté
- **COSA:** Comité de Sûreté d'Aéroport
- **OACI:** Organisation de l'Aviation civile Internationale
- **PAF:** Police de l'Air et des Frontières
- **PNSAC:** Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile
- **PSA:** Programme de Sûreté d'Aéroport

I- OBJECTIF DU PROGRAMME

L'objectif du présent programme national de sûreté de l'aviation civile (AVSEC) est :

- de protéger la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile en République du Bénin ;
- d'assurer la sauvegarde contre les actes d'intervention illicite grâce à des règlements, pratiques et procédures de sûreté de l'aviation civile.

Le programme national de sûreté de l'aviation civile vise à maintenir la sûreté des exploitants assurant des services à partir de la République du Bénin.

II- DEFINITIONS

Actes d'intervention illicite. Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile et du transport aérien, c'est à dire :

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

Aérogare 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 les services de manutention, ou dans lequel le fret est entreposé en 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.

Aéroport international. Tout aéroport que l'Etat contractant 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 de personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues.

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

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

Aire d'entreposage de bagages. Emplacement où les bagages de soute 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 les déchargements

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. Etat 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.

Autorité compétente de sûreté de l'aviation. Autorité désignée par un Etat, au sein de son administration, et chargée de l'élaboration, de la mise en œuvre et de l'application du programme national de sûreté de l'aviation civile.

Aviation générale. Tous les vols civils autres que les services aériens réguliers et les vols de transport aérien non réguliers effectués contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

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 en correspondance inter compagnies. 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.

Comptoir d'enregistrement. Comptoir où s'effectue l'enregistrement des passagers.

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 permettant d'empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs ou d'autres engins dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.

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

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. Le secteur d'un aéroport ou d'une aérogare auquel les voyageurs et le public ont accès sans restriction. (Voir aussi Zone non déterminé.)

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

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

Exploitant. Personne, organisme qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

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

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 dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.

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

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, revus, écouteurs, cassettes audio et vidéo, oreillers et couvertures, nécessaires de toilette ou d'agrément, etc.

Fret. Voir Marchandises.

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.

Hall des départs. Secteur situé entre les comptoirs d'enregistrement et la salle d'attente côté piste.

Identité de l'Autorité Compétente. Le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile

Jetée. Couloir situé soit au niveau du sol, soit au-dessus ou au-dessous de ce niveau, qui relie des postes de stationnement d'aéronefs à une aérogare de passagers.

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

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

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

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.

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.

Passerelle passagère. Passerelle mobile articulée qui permet aux passagers l'accès direct entre un aéronef et un bâtiment ou un véhicule.

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 pour 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 quelquefois appelés cartes d'identité ou laissez-passer aéroportuaires.

Personnes non admissibles. Personnes dont l'admission dans un Etat est ou sera refusée par les autorités de cet Etat.

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. Correspondance et autres articles confiés par des services postaux et destinés à être remis à des services postaux conformément aux règles de l'union postale universelle (UPU).

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

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

Provisions de bord. Articles de consommation courante destinés à être utilisés ou vendus à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris les dotations de commissariat.

Sabotage. Tout acte ou toute omission délibérée tentant 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.

Salle d'attente côté piste. Emplacement situé entre le hall des départs et les sorties, côté piste, de l'aérogare de passagers.

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. Combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'interventions illicites.

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

Vérification des antécédents. Vérification 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.

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.

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 dont l'accès est contrôlé pour garantir la sûreté de l'aviation civile. En règle générale, ces zones comprendront, notamment, toutes les zones de départ des passagers entre les postes de filtrage et les aéronefs, l'aire de trafic, les zones de tri des bagages, les entrepôts de fret, les centres de courrier, les zones des services de restauration côté piste et les aires de nettoyage des aéronefs.

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

III- LEGISLATION

III-1. Conventions internationales

La République du Bénin a ratifié:

- la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, le 18 mai 1961 ;
- la convention de Tokyo, relative aux infractions et autres actes survenant à bord des aéronefs le 31 décembre 2002;
- la convention de La Haye relative à la capture illicite d'aéronefs, le 13 mars 1972;
- la convention de Montréal relative aux actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile le 31 décembre 2002;
- du protocole complémentaire à la convention de Montréal relatif aux actes de violence dans les aéroports, le 31 décembre 2002;
- de la convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, le 31 décembre 2002.

III-2 Législation nationale

Le programme national de sûreté de l'aviation civile de la République du Bénin a force de loi, en vertu de la ratification de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

Les autres lois nationales relatives à la mise en œuvre du PNSAC comprennent :

- le Code pénal ;
- le Code de Procédures pénales ;
- l'Ordonnance N° 026/GPRD/MTP du 27 décembre 1963 portant Code de l'aviation civile ;
- le Décret N° 2002-573 du 31 décembre 2002 portant ratification des Conventions et protocoles relatifs à l'aviation civile internationale ;
- l'Arrêté N° 072/MTPT/DC/SGM/DAC/SLAF du 06 novembre 2001 portant actualisation de l'Arrêté N° 0035 / MTPT/DC/DAC/SLAF du 16 août 1992 portant institution d'une redevance de sûreté aux aéroports ouverts à la circulation aérienne publique.

IV- REPARTITION DE RESPONSABILITES

IV-1. Autorité compétente :

L'autorité compétente en matière de sûreté en République du Bénin est l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) qui est la structure chargée de la mise en œuvre de la politique de l'Etat béninois en matière d'aviation civile.

Les responsabilités de la sûreté de l'aviation civile (AVSEC) de cette autorité comprennent les activités suivantes :

1. élaborer, mettre en œuvre et suivre le programme national de sûreté de l'aviation civile de la République du Bénin ;
2. définir et répartir les tâches de mise en œuvre des divers aspects du PNSAC ;
3. établir les moyens de coordonner les activités entre les différentes structures de la République du Bénin concernées par les divers aspects du PNSAC ou qui en sont responsables ;
4. communiquer aux différents aéroports, aux exploitants des compagnies aériennes et à toute autre structure concernée une version écrite des parties appropriées du PNSAC ;
5. revoir et préserver l'efficacité du PNSAC notamment, réévaluer les mesures et procédures de sûreté à la suite d'un acte d'intervention illicite et prendre des dispositions pour remédier aux carences de façon à éviter toute répétition ;
6. passer en revue et approuver les programmes de sûreté des exploitants d'aéronefs ainsi que les programmes de sûreté des aéroports ouverts au trafic international ;
7. faire en sorte qu'aux aéroports internationaux de la République du Bénin les services de sûreté disposent des moyens nécessaires notamment de bureaux, de matériel de télécommunications, de matériel de sûreté approprié et de moyens de formation ;
8. évaluer et réviser, au besoin, les grandes politiques nationales relatives à la sûreté de l'aviation civile ;
9. élaborer et publier des règlements nationaux portant sur la sûreté de l'aviation civile ;

10. élaborer et mettre en application des règlements pratiques et procédures pour s'assurer que les exploitants n'acceptent pas d'expéditions de fret et de la poste sur des vols de passagers à moins qu'un agent habilité ne réponde de ces expéditions ou que celles-ci soient soumises à d'autres contrôles de sûreté;
11. veiller à ce que les exigences liées à l'architecture et à l'infrastructure, nécessaires pour mettre en œuvre de façon optimale les mesures AVSEC internationales, soient intégrées dans la conception et la construction de nouvelles installations ainsi que les modifications d'installations existantes aux aéroports internationaux de la République du Bénin ;
12. élaborer et mettre en œuvre un programme national de formation dans le domaine de la sûreté de l'aviation ;
13. coordonner l'élaboration des programmes de formation en sûreté de l'aviation des divers services et organismes et les approuver.

IV-2. Administration de la navigation aérienne :

L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) est l'organisme chargé de la fourniture des services de contrôle de la circulation aérienne en République du Bénin.

Les responsabilités AVSEC de l'ASECNA consistent à la fourniture des services de la circulation aérienne au cours des actes d'intervention illicite et d'autres activités réglementaires de routine en aviation.

IV-3. Gestionnaire d'aéroport :

Le gestionnaire d'aéroport a la responsabilité de la gestion et du fonctionnement des aéroports ouverts au trafic international sur la base des contrats spécifiques passés avec l'Etat de la République du Bénin.

Les responsabilités AVSEC du gestionnaire d'aéroport comprennent entre autres les activités ci-après :

- 1) suivre et coordonner la mise en œuvre du programme AVSEC d'aéroport exposant en détail les diverses mesures de sûreté en vigueur à l'aéroport et garantissant la conformité avec le PNSAC ;
- 2) veiller à l'établissement d'un comité de sûreté d'aéroport conformément aux prescriptions du PNSAC ;
- 3) 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 ;
- 4) Veiller à inclure dans les contrats de concession les clauses relatives à la sûreté.

IV-4. Locataires d'aéroport :

Les locataires d'aéroport (par exemple concessionnaires, services de restauration et services de maintenance) dont la concession ou l'installation se trouve sur la limite entre côté ville et côté piste ou permet l'accès au côté piste à partir du côté ville seront responsables du contrôle des accès par ces installations, conformément aux exigences et aux dispositions figurant dans le programme de sûreté d'aéroport.

IV-5. Exploitants d'aéronefs :

Les exploitants d'aéronefs assurant des liaisons internationales à partir de la République du Bénin doivent mettre en œuvre un programme AVSEC permettant de satisfaire aux exigences du PNSAC. Une version écrite du programme AVSEC d'exploitant sera remise à l'autorité compétente pour approbation.

Le programme AVSEC d'exploitant spécifiera les pratiques et procédures que devra suivre l'exploitant afin de protéger les passagers, les équipages, le personnel au sol, les aéronefs et les installations contre des actes d'intervention illicite.

Les expéditions de fret aérien et de la poste sur les vols de passagers peuvent être traitées par un agent habilité conformément aux normes établies par l'autorité compétente.

Ce programme doit comprendre au minimum les mesures ci-après :

- 1) protection des bagages de soute, de fret, de la poste et des provisions de bord ;
- 2) prévention des accès non autorisés aux aéronefs ;
- 3) inspection de l'extérieur de l'aéronef et de l'intérieur des cabines et des soutes ;
- 4) procédures d'intervention à appliquer par les membres d'équipage et autre personnel en cas de menaces ou d'incidents ;
- 5) procédures de filtrage des passagers et des bagages de cabine, dans les cas où cette fonction est confiée à l'exploitant ;
- 6) obligations de formation attribuées à l'exploitant (formation de l'équipage aux situations de menace, la formation aux contrôles de sûreté avant chaque vol, etc).
- 7) obligations de spécifier clairement dans les contrats qui le lient à la société d'assistance en escale des avions l'application des mesures de sûreté qui relèvent de sa responsabilité.

IV-6. Services de police :

Les responsabilités des activités AVSEC de police sont partagées par la Police de l'Air et des Frontières (PAF) et la Brigade des Transports Aériens (BTA) en République du Bénin.

A. Police de l'Air et des Frontières (PAF) :

Les responsabilités spécifiques de la PAF dans le domaine de la sûreté sont les suivantes :

- prévention et détection d'activités criminelles contre les aéroports passagers;
- surveillance et patrouilles régulières de toutes les zones d'aéroport ;
- surveillance des passagers à l'arrivée et au départ, afin de détecter éventuellement les personnes qui peuvent constituer une menace pour l'aviation civile ;
- inspection et filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine au départ ;
- planification conjoncturelle avec la BTA et les unités spécialisées pour la riposte et la maîtrise des événements en cas d'actes de détournement d'aéronef, de sabotage, de menace à la bombe ou autre menace, d'attaques au sol et de désordres civils ;
- appui à toutes les structures civiles en charge de la mise en œuvre d'éventuelles tâches de sûreté dans les aéroports des passagers.

B. La Brigade des Transports Aériens (BTA) :

Les responsabilités spécifiques de la BTA dans le domaine de la sûreté sont les suivantes :

- prévention et détection d'activités criminelles contre des installations et services d'aviation civile ;
- surveillance et patrouilles régulières de toutes les zones réservées en dehors de l'aérogare ainsi que des périmètres aéroportuaires;
- surveillance des aires de trafic et garde des aéronefs afin de détecter éventuellement tout comportement malveillant qui peut constituer une menace pour l'aviation civile ;
- planification conjoncturelle avec la PAF et les unités spécialisées pour la riposte et la maîtrise des événements en cas d'actes de détournement d'aéronef, de sabotage, de menace à la bombe ou autre menace, d'attaques au sol et de désordres civils ;
- appui aux structures privées chargées de la mise en œuvre des contrôles d'accès en zones réservées en dehors des aérogares.

IV-7. Service des douanes aéroportuaires

Les responsabilités AVSEC des Douanes sont assurées par une brigade des Douanes présente à l'aéroport. Ces responsabilités consistent à l'inspection des bagages de soute, du fret aérien et de la poste suivant les dispositions prévues dans les programmes de sûreté d'aéroport.

IV-8. Services de sûreté civils

Sur les aéroports de la République du Bénin ouverts au trafic international, des fonctions de sûreté pourraient être confiées à des services de sûreté civils. L'autorité compétente est chargée de définir les conditions d'exercice de ces services.

IV-9. Autres services

Pour garantir la sûreté du système d'aviation civile au Bénin, les unités militaires spécialisées pourraient lorsque les circonstances l'exigent venir en appui aux aéroports pour l'enlèvement d'engins explosifs et pour les interventions armées. Les conditions de mise en œuvre de ces interventions seront précisées dans les plans de gestion de crise.

Lorsqu'une unité militaire a ses installations contiguës à celles d'un aéroport civil, elle est responsable du contrôle d'accès et d'autres fonctions de sûreté à elle confiées par cet aéroport.

V. COORDINATION ET COMMUNICATIONS

V-1. Comité National de Sûreté (CNS):

En République du Bénin, il est institué un Comité National de Sûreté. Ce comité a pour objet de coordonner les activités au niveau national afin d'assurer la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'annexe 17 de la Convention de Chicago et de garantir que le programme national de sûreté de l'aviation civile est régulièrement ajusté pour répondre aux besoins de la politique de l'Etat et aux changements de la menace. Le comité est un organe permanent tirant son autorité du programme national de sûreté de l'aviation civile.

Sa composition est fixée par Décret et il a pour mandat de :

- 1) conseiller l'autorité compétente au sujet des mesures AVSEC nécessaires pour faire face aux menaces dirigées contre l'aviation civile et ses installations et services ;
- 2) suivre constamment la mise en application de ces mesures et formuler des recommandations de changement par suite de nouveaux renseignements sur la menace, l'évolution de la technologie et des techniques AVSEC ;
- 3) assurer la coordination des mesures AVSEC entre les administrations, organismes et autres organisations chargés de la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile, selon la nature et l'ampleur des menaces ;
- 4) promouvoir la prise en compte des aspects relatifs à la sûreté lors de la conception de nouveaux aéroports ou de l'extension d'installations existantes ;
- 5) recommander à l'autorité compétente les modifications à introduire dans la politique générale de sûreté de l'aviation sur le plan national ;
- 6) étudier les recommandations formulées par les comités de sûreté d'aéroport et, selon le cas, recommander à l'autorité compétente les changements à apporter ;

V.2 Comité de Sûreté d'Aéroport.

Il est institué à chaque aéroport ouvert au trafic, en République du Bénin un Comité de sûreté. L'objectif principal de ce Comité est de donner des conseils sur l'élaboration des mesures et procédures de sûreté à l'aéroport et de coordonner leur mise en œuvre.

Ce Comité dont la composition est fixée par arrêté ministériel a pour mandat :

- 1) coordonner la mise en œuvre du Programme National de sûreté à l'aéroport ;
- 2) superviser et contrôler le Programme de Sûreté d'aéroport, y compris les mesures spéciales introduites par les autorités aéroportuaires, les exploitants et les locataires ;
- 3) dresser et tenir à jour une liste des points vulnérables et examiner la sûreté à ces points à intervalles réguliers ;
- 4) veiller à ce que les mesures et procédures de sûreté minimales de base soient adéquates pour faire face aux menaces évaluées et soient réexaminées constamment afin que toutes les mesures soient prises pour faire face à des situations normales mais aussi à l'éventualité de périodes de menace accrue et de situations d'urgence ;
- 5) faire procéder à des évaluations, inspections, tests de sûreté à intervalles réguliers conformément aux exigences du PNSAC ;
- 6) veiller à la mise en œuvre des recommandations portant sur l'amélioration des mesures et procédures de sûreté de l'aviation ;
- 7) informer l'autorité compétente de l'état actuel des mesures et procédures de sûreté en vigueur à l'aéroport et soumettre à cette autorité toute question relative à la protection de l'aéroport et de ses services qui ne peut être résolue au niveau aéroportuaire ;
- 8) veiller à ce que les mesures de sûreté soient intégrées dans les projets d'aménagement et extension d'aéroport ;
- 9) se réunir régulièrement chaque fois que cela s'avère nécessaire ;
- 10) tenir les comptes rendus des réunions et un dossier de suivi ;
- 11) communiquer par écrit aux exploitants d'aéronefs, les questions de sûreté de l'aviation qui les intéressent dans les limites prescrites par la législation nationale ;

- 12) veiller à la formation des personnes auxquelles ont été attribuées des tâches de coordination de la sûreté de l'aéroport conformément aux exigences et critères de formation imposés dans le Programme National de formation à la sûreté de l'aviation ;
- 13) coordonner les aspects relatifs à la sûreté de l'aviation au cours de l'élaboration du PSA.

V.3. Communications avec les médias.

Les demandes d'informations relatives à la sûreté venant des médias, sont traitées par l'autorité compétente. Cette dernière pourrait donner mandat à toute autre personne au sein de son administration pour accomplir cette tâche.

V.4. Communications et coopération avec d'autres Etats.

1. Programme national de sûreté de l'aviation civile

Sur demande, la République du Bénin communiquera à d'autres Etats une version écrite des parties pertinentes de son programme national de sûreté de l'aviation civile. Selon les besoins, la République du Bénin coopérera avec d'autres Etats afin d'adapter son programme national en vue d'établir des pratiques et procédures uniformes entre les Etats et de renforcer de façon générale la sûreté de l'aviation internationale.

2. Mesures spéciales de sûreté

Les demandes d'un autre Etat relatives à des mesures particulières de sûreté pour des vols spécifiques par des exploitants d'aéronefs de cet Etat seront, dans la mesure du possible, satisfaites. Ces demandes seront adressées à l'autorité compétente.

3. Renseignements sur la menace

Lorsque, dans le cadre de la collecte et/ou de l'évaluation de renseignements sur les menaces dirigées contre l'aviation civile, la République du Bénin vient à être au courant d'une menace crédible dirigée contre les intérêts d'aviation civile d'un autre Etat, elle avisera les autorités compétentes de cet Etat le plus tôt possible. L'autorité responsable de cette notification est l'autorité compétente.

4. Programmes de formation AVSEC

La République du Bénin coopérera, selon les besoins, avec d'autres Etats à l'élaboration de programmes de formation AVSEC et à l'échange de renseignements concernant ces programmes.

5. Accords bilatéraux

La République du Bénin inclura dans les accords bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation.

V.5. Communications avec l'OACI

La République du Bénin communique à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) l'identité de l'autorité compétente de sûreté de l'aviation. Au cas où cette autorité changerait, l'OACI devra en être informée le plus tôt possible.

La République du Bénin fournit à l'OACI des rapports écrits sur les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile survenus sur son territoire.

VI- PROTECTION DES AEROPORTS, DES AERONEFS ET DES INSTALLATIONS DE NAVIGATION AERIENNE

VI-1. Désignation des zones de sûreté à accès réglementé :

La désignation des zones de sûreté à accès réglementé est de la responsabilité de l'autorité compétente de concert avec les comités AVSEC d'aéroports.

Les plans délimitant toutes les zones à accès réglementé sont certifiés par l'autorité compétente.

Les zones désignées comme zones de sûreté à accès réglementé aux aéroports de la République du Bénin ouverts au trafic international sont décrites dans les programmes de sûreté d'aéroport.

L'accès aux zones de sûreté à accès réglementé est contrôlé conformément aux procédures énoncées dans les programmes respectifs de sûreté d'aéroport.

VI-2. Protection des zones de sûreté à accès réglementé

Les zones de sûreté à accès réglementé sont protégées par une combinaison de mesures physiques et de ressources humaines afin d'empêcher l'accès non autorisé.

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.

A chaque aéroport international ou installation hors aéroport désignée, l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé sera contrôlé par l'utilisation d'un système de permis de zone de sûreté à accès réglementé. Les responsables du contrôle et de l'administration du système de permis pour les zones à accès réglementé sont désignés dans le programme de sûreté d'aéroport.

VI-3. Contrôle d'accès- Conditions générales

L'accès aux zones de sûreté à accès réglementé désignées en application du programme national de sûreté de l'aviation civile est réservé :

- aux passagers détenteurs de documents de voyage appropriés qui ont été acceptés en vue d'un voyage sur une ligne aérienne ;
- aux membres du personnel détenteurs d'un permis de zone de sûreté à accès réglementé.

Les permis de membres du personnel pour toutes les zones de sûreté à accès réglementé désignées sont délivrés conformément aux règles et procédures énoncées dans le programme de sûreté d'aéroport approprié.

Les autorités désignées pour contrôler l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé veillent à ce que les barrières physiques délimitant les zones de sûreté à accès réglementé soient bien entretenues ; ces autorités sont précisées dans le programme de sûreté d'aéroport.

Les autorités désignées pour contrôler l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé spécifient les points d'entrée reconnus permettant de franchir la barrière des zones à accès réglementé et veillent à ce que ces points soient suffisamment protégés aussi bien que la barrière elle-même.

VI-4. Contrôle d'accès- Personnes

Les passagers sont autorisés à pénétrer dans les zones de sûreté à accès réglementé appropriées qui sont désignées aux fins de leur embarquement, à condition qu'ils soient en possession des documents ci-après et qu'ils les produisent pour inspection :

- des documents de voyage authentiques, concordants et valides, accompagnés des visas nécessaires. Ces documents de voyage sont pour la plupart des passeports ou documents d'identité délivrés par le pays de citoyenneté mais peuvent aussi être, lorsque cela est acceptable, des documents délivrés par un autre pays ou par une organisation (les cartes d'étranger, le certificats de membre d'équipage, les documents de voyage de migrants et les laissez-passer de l'Organisation des Nations Unies);
- une authentique carte d'embarquement valide délivrée par les services directs ou indirects du transporteur aérien concerné. portant le nom du passager enregistré.

Le personnel et autres usagers d'aéroport sont autorisés à pénétrer dans des zones de sûreté à accès réglementé désignées, conformément au système de permis prévu dans le programme de sûreté d'aéroport.

Les conditions de délivrance des permis d'accès sont précisées dans le programme de sûreté d'aéroport.

VI-5. Contrôle d'accès – Véhicules

L'autorité compétente veille à la mise en place des conditions de réalisation, d'administration, de la délivrance et du contrôle des permis autorisant l'accès de véhicules aux zones réglementées.

Le nombre de permis de véhicules est autant que possible maintenu à un strict minimum, de façon à éviter une prolifération de véhicules dans le côté piste, sur les aires de manœuvre des aéronefs.

Les conditions de délivrance et d'affichage des permis autorisant l'accès de véhicules aux zones réglementées sont précisées dans les programmes de sûreté d'aéroport.

VI-6. Protection des aéronefs

1. Responsabilité

Les exploitants d'aéronefs sont responsables de la sûreté de leurs aéronefs.

2. Conditions normales d'exploitation

Lorsque des aéronefs ne sont pas en service et sont laissés sans surveillance, leurs portes sont verrouillées et l'équipement d'embarquement (escaliers, passerelle, etc.) est retiré. D'autres mesures pourraient comprendre l'affectation de personnel pour surveiller ces aéronefs.

Les exploitants d'aéronefs veillent, lorsque des aéronefs sont mis en service, à faire exécuter des vérifications avant le vol afin de détecter des objets suspects ou toute autre dissimulation d'armes, d'explosifs ou de tous autres engins dangereux.

3. Conditions de menace accrue

Dans le cas des vols signalés comme étant l'objet d'une menace accrue, les exploitants d'aéronefs prendront des mesures appropriées pour que les passagers qui débarquent ne laissent pas d'objets à bord de l'aéronef aux escales intermédiaires.

Lorsqu'il existe des raisons bien fondées de croire qu'un aéronef pourrait être l'objet d'un acte d'intervention illicite :

- 3.1. l'exploitant de l'aéronef devra être avisé ;
- 3.2. une inspection de l'aéronef devra être effectuée sous le contrôle de l'autorité aéroportuaire et l'autorité compétente en sera informée ;
- 3.3. des mesures appropriées pour protéger l'aéronef devront être prises ainsi qu'il est spécifié dans le plan conjoncturel de chaque aéroport du Bénin.

VII. CONTRÔLE DE SÛRETÉ DES PERSONNES ET OBJETS ENTRANT DANS UN AERONEF

VII-1. Filtrage des passagers et des bagages de cabine

1. Généralités

L'objet du 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'un filtrage avant d'être admis à bord d'un aéronef ou dans une zone stérile.

2. Zones stériles / zones de sûreté à accès réglementé

Des zones stériles/zones de sûreté à accès réglementé sont établies dans les endroits où les passagers entrent après le filtrage et avant l'embarquement. Tous les points d'accès à ces zones doivent être contrôlés ou verrouillés. Les zones stériles ou zones de sûreté à accès réglementé qui ne font pas l'objet de mesures permanentes de contrôle d'accès doivent être fouillées minutieusement avant d'être mises en usage.

3. Autorité

L'autorité légale pour le filtrage des passagers et de leurs bagages est précisée dans le programme de sûreté d'aéroport.

4. Utilisation des équipements de sûreté

En République du Bénin, tous les passagers au départ et leurs bagages de cabine sont filtrés au moyen d'équipements de détection de métaux et de radioscopie lorsque ces équipements sont disponibles. Des renseignements spécifiques sur l'utilisation correcte de ces équipements figurent dans les programmes de sûreté d'aéroport.

5. Fouilles

La fouille manuelle de tous les passagers au départ et de leurs bagages de cabine est effectuée lorsque l'équipement de sûreté n'est pas disponible ou ne fonctionne pas. Une fouille sera également effectuée afin de vérifier les objets non identifiés, présents sur la personne d'un passager, qui déclenchent les alarmes de l'équipement de sûreté, ainsi que les articles de nature suspecte détectés au moyen de l'examen radioscopique des bagages à main.

Des renseignements plus détaillés sur les procédures et responsabilités appropriées de fouille des passagers et de leurs bagages de cabine figurent dans les programmes de sûreté d'aéroport.

6. Fouilles au hasard

A titre de mesure additionnelle de dissuasion, un pourcentage défini de fouilles au hasard de passagers et de leurs bagages de cabine, sur la base des circonstances locales et du degré de menace et de risque, est fixé par le programme de sûreté d'aéroport.

7. Articles et objets confisqués/retirés

Tous les articles qui donnent raisonnablement lieu à des soupçons sont confisqués par le personnel en charge du filtrage. Dans le cas où des armes à feu, des explosifs ou d'autres armes interdites sont détectés, le passager concerné est tenu de se soumettre à d'autres enquêtes par la Police.

Certains articles retirés 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 sont spécifiées dans le programme de sûreté écrit de l'exploitant et dans celui de l'aéroport.

8. Refus de se soumettre au filtrage

L'embarquement est refusé à toute personne qui n'accepte pas de se soumettre à une fouille de sa personne conformément au présent programme ou à la fouille ou l'inspection de ses bagages de soute ou de cabine.

9. Mélange de personnes filtrées et de personnes non filtrées

Des mesures de sûreté sont mises en œuvres pour les vols afin de veiller à ce qu'il n'y ait pas de mélange ni de contact après le passage du poste de contrôle de sûreté entre les passagers ayant été soumis à un contrôle de sûreté et les autres personnes non soumises à un tel contrôle.

S'il y a mélange de passagers filtrés et de passagers non filtrés, les mesures ci-après sont prises :

- a) la zone stérile est évacuée et une fouille complète est effectuée par les services compétents ;
- b) Les passagers au départ ainsi que leurs bagages de cabine sont soumis à un nouveau filtrage avant d'être autorisés à s'embarquer dans l'aéronef ;
- c) Dans le cas où un passager au départ a eu accès à l'aéronef après le mélange accidentel, l'aéronef concerné est également soumis à une fouille complète de la cabine.

10. Défaillance de contrôles de sûreté

Si un aéronef est déjà parti et si l'on découvre qu'il y a eu une défaillance dans la mise en œuvre correcte des contrôles de sûreté pour le vol en question, les autorités compétentes de l'Etat d'arrivée sont informées de la nature de cette défaillance.

VII-2. Passagers en transit ou en correspondance

1. Les exploitants d'aéronefs assurant des vols de transport de passagers 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 que des articles non autorisés soient introduits à bord des aéronefs.

2. Ces mesures devront être suffisantes pour faire en sorte que les passagers en transit ou en correspondance n'entrent pas en contact avec d'autres personnes qui n'ont pas été filtrées. Dans le cas où un contrôle total n'a pas été ou ne pourra pas être réalisé, les passagers sont à nouveau filtrés avant leur réembarquement.
3. Les administrations aéroportuaires concevront et maintiendront les installations aéroportuaires de façon à faciliter les contrôles de sûreté des passagers en transit ou en correspondance.

VII-3. Equipages d'aéronefs, personnels aéroportuaires et autres personnes ne voyageant pas

Les équipages d'aéronefs, les personnels aéroportuaires et les autres personnes ne voyageant pas, qui passent par le poste de contrôle de sûreté pour se rendre dans la zone stérile, sont filtrés de la même façon que les passagers. Tous les articles portés par ces personnes sont filtrés de la même façon que les bagages de cabine des passagers.

VII-4. Procédures spéciales de filtrage

1. Diplomates et valises diplomatiques

Les diplomates seront filtrés de la même façon que les autres passagers.

Les valises diplomatiques et sacs consulaires portant des marques extérieures visibles d'un Etat ne sont pas filtrées ou examinées à condition qu'ils soient scellés et que la personne qui est en possession de la valise diplomatique ou du sac consulaire produise une identification et une autorisation appropriées (passeport diplomatique ou officiel, lettre d'autorisation) pour transporter la valise diplomatique ou le sac consulaire. Tous autres bagages à main de la personne sont soumis aux contrôles applicables aux autres passagers.

2. Articles confidentiels

Les articles classés confidentiels par les services appropriés d'un gouvernement ne seront inspectés que dans la mesure nécessaire pour vérifier l'absence d'armes ou d'articles dangereux. Si toutefois, il subsiste des questions de sécurité, ces articles confidentiels ne seront pas transportés par les exploitants d'aéronefs.

3. Exemptions de filtrage

Des exemptions spécifiques de filtrage sont accordées aux chefs d'Etat en visite officielle et aux personnalités lorsqu'elles sont en déplacement officiel.

4. Filtrage en privé

Le filtrage en privé n'est pas automatiquement accordé. Toutefois, les passagers qui nécessitent un traitement spécial, notamment les passagers qui transportent des articles de grandes valeurs, les passagers équipés d'un régulateur cardiaque, les passagers handicapés, les passagers en évacuation sanitaire pourront être soumis au filtrage dans une zone hors de la vue des autres passagers.

En pareil cas, les passagers et les bagages de cabine sont filtrés :

- 1) par l'inspection physique ou radioscopique de tous les bagages de cabine ;

- 2) au moyen de détecteurs manuels d'objets métalliques sur les passagers ou, dans le cas de passagers portant un régulateur cardiaque ou de passagers handicapés ou évacuation sanitaire qui ne peuvent être soumis aux procédures normales de détection d'objets métalliques, au moyen d'une inspection manuelle ;
- 3) par une personne ayant reçu la formation appropriée pour accomplir cette fonction.

Immédiatement après le filtrage, les passagers sont accompagnés jusqu'à la zone stérile.

VII-5. Transport autorisé d'armes

1. Port autorisé d'armes dans une cabine d'aéronef

Le port d'armes à bord d'aéronefs par des agents de police et autres personnes autorisées, dans l'exercice de leurs fonctions, est permis conformément aux dispositions du Décret N°61/39/PR/MI/AM du 07 février 1961 fixant le régime des armes et munitions en République Populaire du Bénin et aux conditions fixées par l'exploitant d'aéronef.

L'autorité compétente responsable de l'examen et de l'approbation en dernier ressort des demandes d'autorisation de port d'armes dans la cabine d'un aéronef est le Commandant de bord.

2. Transport autorisé d'armes dans des endroits non accessibles

Les exploitants d'aéronefs sont autorisés à transporter des armes ailleurs qu'en cabine, sous réserve des conditions suivantes :

- a) ou bien l'exploitant ou son représentant confirme que l'arme est dans les bagages de soute du passager et qu'elle n'est pas chargée ;
- b) ou bien l'arme est entreposée dans une autre zone qui est inaccessible à quiconque pendant le vol.

VII-6. Personnes sous mesures judiciaires ou administratives

1. Notifications

Les autorités de la Police chargées de l'air et des frontières informeront en temps utile l'autorité compétente, l'exploitant de l'aéronef et le commandant de bord lorsque des passagers sont obligés de voyager parce qu'ils font l'objet de mesures judiciaires ou administratives. Ces passagers comprennent les personnes sous garde légale accompagnées par des agents de police, les aliénés sous escorte, les personnes expulsées et les personnes inadmissibles.

Lorsqu'une personne est obligée de voyager parce qu'elle est jugée inadmissible ou qu'elle fait l'objet d'un ordre d'expulsion, l'autorité compétente communiquera aux autorités des Etats 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.

2. Mesures et procédures de sûreté

Les exploitants d'aéronef doivent inclure dans leurs programmes respectifs de sûreté et mettre en œuvre des mesures et procédures de sûreté appropriées pour assurer la sécurité à bord de leurs aéronefs lorsque des passagers sont obligés d'être à bord par suite de mesures judiciaires ou administratives.

VII-7. Bagages de soute

1. Acceptation et protection

Les exploitants d'aéronefs assurant des vols veillent 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.

Les bagages, une fois acceptés, seront protégés de tout accès non autorisé jusqu'à ce qu'ils soient rendus 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.

L'accès aux zones de tri des bagages et au point de transfert des bagages est réservé uniquement au personnel autorisé. Les employés interpellent les personnes non autorisées et les signalent à leur supérieur et à la structure désignée par l'aéroport pour la sûreté des lieux.

Le personnel transportant les bagages vers l'aéronef ou en provenance de celui-ci veille à éviter que des colis ou paquets non autorisés soient placés sur les tapis roulants, les chariots ou les véhicules et que les chariots à bagages chargés ne soient pas laissés sans surveillance dans des zones accessibles au public.

2. Concordance entre passagers et bagages

Les exploitants d'aéronefs veillent à ne pas transporter les bagages de soute d'un passager qui ne se trouve pas à bord de l'aéronef, à moins que ces bagages aient été soumis à d'autres mesures de contrôle de sûreté après la constatation de l'absence du passager. Des procédures spéciales seront mises en œuvre pour que si des passagers débarquent à une escale précédant leur destination finale, leurs bagages de soute soient également débarqués.

Des dispositions sont prises pour que l'exploitant puisse transporter des bagages d'un passager ne se trouvant pas à bord de son aéronef accompagnés pour des raisons indépendantes de la volonté du passager.

Les bagages de soute d'un passager auquel 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.

3. Filtrage des bagages de soute

Tous les bagages de soute doivent être soumis à un filtrage avant d'être placés à bord d'un aéronef. Des procédures relatives au filtrage acceptable des bagages de soute figurent dans les programmes de sûreté d'aéroport.

4. Bagages de soute en correspondance

Les bagages de soute des passagers en correspondance seront filtrés de la même façon que les bagages de soute des passagers qui sont à leur point d'origine.

Les exploitants d'aéronefs veillent à ce que ces bagages ne soient pas transportés avant qu'il soit confirmé que le passager s'est embarqué à bord de l'aéronef.

5. Entreposage des bagages mal acheminés

Dans les aéroports, en République du Bénin, sont établies des zones sécurisées d'entreposage où les bagages mal acheminés peuvent être conservés jusqu'à ce qu'on les fasse suivre ou qu'ils soient réclamés ou qu'on en dispose conformément aux procédures énoncées dans les programmes de sûreté d'aéroport.

VII-8. Fret aérien

L'ensemble du fret aérien, des envois par coursiers ou messageries et de la poste destiné à être transporté sur des vols de passagers sera soumis, avant d'être placé à bord d'un aéronef, à des contrôles appropriés de sûreté par les exploitants d'aéronefs et/ou les agents désignés par l'autorité compétente comme « agents habilités ».

En la matière, les normes élaborées et approuvées par l'autorité compétente doivent :

- définir l'agent habilité et réglementer clairement ses devoirs et responsabilités ;
- définir et autoriser les contrôles de sûreté qui peuvent être menés par l'agent habilité ;
- définir les exigences de formation auxquelles doit satisfaire le personnel de l'agent habilité.

Les contrôles spécifiques de sûreté à appliquer au fret aérien, aux envois par coursiers ou messageries et à la poste, en période normale et en période de menace accrue, figurent dans les programmes de sûreté d'aéroport.

Le fret aérien, les envois par coursiers ou messageries et la poste destinés à être transportés sur des vols internationaux de passagers et qui sont déplacés dans l'enceinte aéroportuaire seront manutentionnés dans un environnement sécurisé et/ou on leur appliquera des mesures de sûreté suffisantes pour empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs et d'autres engins dangereux.

VII-9. Fournitures de restauration en vol et de service à bord

Les exploitants d'aéronefs doivent dans leurs programmes respectifs de sûreté mettre en œuvre des procédures et des contrôles de sûreté appropriés afin d'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.

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 d'empêcher 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 de l'aéroport doivent veiller à ce que les fournitures de restauration soient protégées contre tout accès non autorisé lors du transport entre leurs installations et l'aéroport.

VIII- MATERIEL DE SURETE

VIII-1. Achats

En République du Bénin, les achats de matériel de sûreté de l'aviation seront soumis aux mêmes conditions d'acquisition que celles des équipements de la navigation aérienne.

L'autorité compétente veillera à inclure dans les contrats d'achat une clause relative à l'entretien du matériel par les techniciens locaux et au service après-vente.

VIII-2. Etalonnage

Les conditions d'étalonnage des équipements de sûreté de l'aviation sont définies dans les programmes de sûreté d'aéroport.

VIII-3. Fonctionnement et maintenance

1. L'ensemble du matériel de sûreté est utilisé conformément aux recommandations des fabricants et aux procédures d'utilisation normalisées figurant dans les programmes de sûreté d'aéroport.
2. Toutes les autorités utilisant du matériel de sûreté doivent veiller à ce que des calendriers d'entretiens préventifs et correctifs soient établis pour que tout le matériel de sûreté fonctionne avec une efficacité optimale.
3. Toutes les autorités exploitant du matériel de sûreté doivent veiller à ce que des techniciens convenablement qualifiés soient disponibles pour procéder à l'entretien nécessaire.

IX- PERSONNEL DE SURETE

IX-1. Critères de sélection

Les critères de recrutements du personnel ont trait au niveau d'instruction, à l'expérience antérieure, aux aptitudes physiques (acuité visuelle et auditive, habileté manuelle, etc.), à la stabilité émotive, aux vérifications des antécédents auprès d'employeurs précédents, aux références liées à l'individu et aux antécédents judiciaires.

Ces critères seront développés dans les programmes de sûreté d'aéroport pour chaque tâche de sûreté.

IX-2. Formation

Un programme national de formation en sûreté de l'aviation énonçant les objectifs et la politique dans ce domaine et précisant les ressources correspondantes et les services responsables de la formation est joint en annexe au programme national de sûreté de l'aviation civile.

Chaque structure de l'Etat ayant des responsabilités AVSEC est tenue d'élaborer et de mettre en œuvre des programmes de formation AVSEC pour son personnel. Ces programmes doivent être soumis à l'autorité compétente pour approbation et coordination.

Chaque structure chargée de l'élaboration et de la mise en œuvre de programmes de formation veille à ce que des instructeurs qualifiés soient disponibles en nombre suffisant pour donner les cours de formation.

En plus des programmes de formation des diverses structures l'autorité compétente est chargée de coordonner la mise en œuvre de cours de sensibilisation à la sûreté de l'aviation pour tout le personnel employé dans l'aviation civile en République du Bénin et n'ayant pas bénéficié d'un cours de formation spécifique en sûreté de l'aviation.

Tous les organismes qui donnent des cours de formation en sûreté de l'aviation doivent tenir des dossiers écrits sur tout le personnel recevant la formation, y compris les résultats le cas échéant.

L'autorité compétente est responsable de la coordination de l'échange d'informations avec l'OACI ou avec d'autres Etats contractants, selon les besoins, dans le cadre de l'élaboration des programmes de formation en sûreté de l'aviation.

X- GESTION DE LA QUALITE

Le gestionnaire de l'aéroport, les exploitants d'aéronefs, les locataires, les services de sûreté civils, les partenaires à la sûreté et la société d'assistance en escale et toute entreprise opérant pour leur compte sont tenus d'établir et de mettre à jour un programme de gestion de la qualité qui comporte :

- 1- la désignation d'une personne responsable en matière de gestion de la qualité, indépendante des responsables des tâches opérationnelles dans les conditions précisées par l'autorité compétente ;
- 2- un dispositif de rapport d'analyse relatif aux incidents d'exécution des mesures de sûreté ;
- 3- un dispositif de vérification de conformité aux conditions techniques applicables aux équipements, moyens, formations et infrastructures mis en œuvre ;
- 4- un dispositif de supervision de l'activité des sous-traitants ;
- 5- l'élaboration d'un bilan annuel

Tous les intervenants de la plate forme sont tenus d'établir et de mettre à jour des plans d'actions correctives en cas d'insuffisances mises en évidence dans l'analyse des incidents d'exploitation.

XI- GESTION DE LA RIPOSTE A DES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

XI-1. Généralités

Les Départements ministériels, les Organes chargés de l'exécution de la loi, les Forces armées, les exploitants d'aéronefs, les administrations aéroportuaires et les locataires d'aéroports 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 de riposter à un acte d'intervention illicite survenant ou ayant des effets en République du Bénin et de nature à avoir une incidence négative sur la sécurité de l'aviation civile au Bénin.

XI-2. Responsabilités

Les responsabilités de chaque organisme intervenant dans la riposte à un acte d'intervention illicite sont prévues dans le plan conjoncturel approprié.

XI-3. Mesures initiales

Tous les organismes recevant des renseignements selon lesquels un acte d'intervention illicite commis, en cours ou sur le point d'être commis, prendront les mesures d'alerte prescrites dans le plan conjoncturel approprié.

Les mesures à prendre comprennent la diffusion du message à tous ceux qui sont concernés, conformément au plan conjoncturel approprié, l'évaluation du message et un accord entre tous ceux qui sont concernés, au sujet du plan d'action.

L'organisme recevant une telle notification a la responsabilité de rassembler et de transcrire autant de renseignements que possible dans le message afin de permettre une évaluation précise de l'incident.

Une fois que l'évaluation a été faite, elle sera diffusée à toutes les entités concernées et les mesures complémentaires seront prises conformément au plan conjoncturel approprié.

XI-4. Commandement

Les responsabilités en matière de commandements exécutif et opérationnel de la riposte à un acte d'intervention illicite ont été prévues dans le plan conjoncturel approprié.

XI-5. Prestation de services de navigation aérienne

1. Dans le cas où un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite pénètre dans l'espace aérien de la République du Bénin et souhaite atterrir à l'un de ses aérodromes, le centre de contrôle approprié de la circulation aérienne doit fournir toute l'assistance nécessaire afin de protéger le vol, en tenant compte de la possibilité d'une descente d'urgence ; ce centre de contrôle doit prendre des mesures adéquates pour accélérer l'exécution de toutes les phases du vol, y compris la permission d'atterrir.
2. Après l'atterrissage, l'aéronef doit être dirigé vers le poste de stationnement isolé d'aéronef et toutes les mesures complémentaires doivent être prises conformément au plan conjoncturel approprié.
3. Toutes les mesures pratiques sont prises pour que l'aéronef soit retenu au sol, à moins que l'obligation primordiale de protéger des vies humaines exige de le laisser partir.
Ces mesures procédurales sont spécifiées dans le Plan de Gestion des situations de crise de l'aéroport.
4. Dans le cas où un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite traverse l'espace aérien de la République du Bénin, le centre approprié de contrôle de la circulation aérienne doit lui fournir toute l'assistance nécessaire pour protéger le vol pendant que cet aéronef est dans l'espace aérien du Bénin. Le centre de contrôle de la circulation aérienne transmet également tous les renseignements pertinents aux autres Etats dont relèvent les organismes des services de la circulation aérienne concernés, notamment ceux de l'aéroport de destination connu ou présumé, afin que des mesures de protection appropriées puissent être prises en temps utile, le long de la route et à la destination connue, probable ou possible de l'aéronef.

XI-6. Soutien spécialisé

Le rôle des spécialistes (les négociateurs en cas de prise d'otages, les services d'artificiers, les interprètes et les équipes d'intervention armée) dans la riposte à des actes d'intervention illicite et la façon dont il leur sera fait appel, est défini dans le plan conjoncturel approprié.

XI-7. Médias

Pendant le déroulement d'un acte d'intervention illicite, une unique entité est désignée par l'autorité compétente pour faire des déclarations aux médias. La communication de renseignements est contrôlée.

XI-8. Notifications

XI-8-1 Notification d'actes d'intervention illicite aux Etats :

Dans le cas d'un acte d'intervention illicite survenant en République du Bénin, tous les renseignements pertinents sont communiqués :

- 1) à l'Etat d'immatriculation de l'aéronef concerné ;
- 2) à l'Etat de l'exploitant ;
- 3) aux Etats dont on sait que les ressortissants ont été tués, blessés ou détenus par suite de l'acte en question ;
- 4) à tout Etat dont les ressortissants se trouvent à bord de l'aéronef.

2- Notification d'actes d'intervention illicite à l'OACI :

Dans le cas d'intervention illicite contre l'aviation civile, l'autorité compétente de l'aviation civile au Bénin rédigera et adressera à l'OACI les rapports ci-après :

- a) Rapport préliminaire sur l'acte. Rédigé en français, ce rapport sera adressé à l'OACI dans les 30 jours qui suivent l'incident;
- b) Rapport final sur l'acte. Rédigé en français, ce rapport sera adressé à l'OACI dans les 60 jours qui suivent l'incident.

XII. EVALUATION DE L'EFFICACITE

Des enquêtes, des inspections, des tests et des exercices sont des moyens pour préserver l'efficacité et l'actualité du PNSAC.

XII-1. Enquêtes :

Des évaluations complètes des opérations d'aéroport et des activités d'exploitants d'aéronefs sont menées en République du Bénin. Il s'agit notamment de déterminer s'il y a un point vulnérable qui pourrait être exploité dans l'exécution d'un acte d'intervention illicite, en dépit de la mise en œuvre des mesures et procédures de sûreté prescrites par le PNSAC, et de recommander, en fonction de la menace, des mesures protectrices compensatoires pour affronter tout risque identifié.

L'autorité responsable de la conduite des enquêtes, la fréquence des enquêtes ainsi que les procédures de mise en œuvre sont précisées dans les programmes de sûreté d'aéroport.

XII-2. Inspections et Audits :

Afin de déterminer que les termes et les dispositions des programmes de sûreté approuvés sont correctement appliqués, des inspections et audits périodiques du système aéronautique national seront menés.

Pour ce qui concerne les inspections, des sanctions sont imposées aux services/exploitants qui ne respecteraient pas les termes et les dispositions des programmes de sûreté approuvés.

Quant aux audits, des plans d'actions correctrices seront établis à la suite des rapports d'audits afin d'assurer la pérennité de l'ensemble du système aéronautique national.

La République du Bénin, conformément à ses engagements internationaux se prêterait aux audits OACI de l'aviation civile et à ceux programmés par les organismes régionaux.

L'autorité juridique des inspections et des audits est l'autorité compétente.

XII.3. Tests

Des actes simulés contre des mesures de sûreté existantes, exécutés subrepticement par des personnes avec des armes ou des engins explosifs inertes dissimulés dans des bagages ou sur ces personnes seront menés. Il s'agit de vérifier l'efficacité de la mise en œuvre des mesures de sûreté en vigueur.

La responsabilité de l'organisation des tests, les composantes du système de sûreté à tester, la fréquence des tests et les règles procédurales correspondantes sont précisées dans les programmes de sûreté d'aéroport.

XII-4. Exercices :

Pour déterminer l'efficacité des procédures et des plans conjoncturels, des exercices sont effectués périodiquement en République du Bénin.

La responsabilité de l'organisation et de la mise en œuvre des exercices ainsi que la fréquence à laquelle ils auront lieu incombent à l'autorité compétente.

XIII- AJUSTEMENT DU PROGRAMME ET PLANS CONJONCTURELS

XIII-1. Généralités

Pour l'efficacité du programme de sûreté de l'aviation, la collecte et l'évaluation des renseignements sur la menace ainsi que la diffusion de ces renseignements aux autorités administratives compétentes devront se faire promptement et de façon continue. Selon le niveau de la menace qui existe sur son territoire, et compte tenu de la situation internationale, la République du Bénin ajustera les éléments pertinents de son programme national de sûreté de l'aviation civile. Il est dûment tenu compte de la confidentialité des renseignements sur la menace et processus de collecte desdits renseignements.

XIII-2. Responsabilités

1. Collecte et évaluation des renseignements sur la menace :

Les Services spéciaux de l'état ayant en charge les renseignements sont responsables de la collecte, du traitement et de l'évaluation des renseignements sur la menace concernant l'aviation civile, y compris entre autres les renseignements sur les groupes terroristes internationaux et nationaux, les groupes violents à vocation politique et les éléments criminels.

2. Diffusion de renseignements sur la menace :

Les Services spéciaux de l'état ayant en charge les renseignements sont responsables de la communication aux autorités de l'aviation civile en temps opportun, des évaluations pertinentes de la menace. La diffusion de ces renseignements est assurée par voie administrative à toutes les entités concernées.

3. Ajustement du programme :

En réponse à des renseignements spécifiques reçus au sujet d'une menace éventuelle contre les intérêts de l'aviation civile, l'autorité compétente a la responsabilité première d'évaluer cette menace par rapport à la vulnérabilité des cibles du milieu aéronautique et de veiller à ce que des mesures appropriées soient prises par les aéroports, les exploitants et autres autorités nécessaires afin de contrer cette menace.

Face à des menaces visant des cibles aéronautiques spécifiques (aéronef, exploitant d'aéronefs, installations, etc.), des mesures spécifiques seront appliquées, selon les prescriptions des programmes de sûreté et des plans conjoncturels d'aéroport.

Après un acte d'intervention illicite, l'autorité compétente doit procéder à une étude et une analyse de l'incident afin d'effectuer des ajustements selon les besoins. Tout ajustement de programme sera étroitement coordonné avec toutes les autorités pertinentes, par le canal du comité national de sûreté et les comités de sûreté d'aéroport.

XIV. FINANCEMENT DE LA SÛRETE

Les ressources financières nécessaires à la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile sont issues des redevances de sûreté fondées sur le nombre de passagers au départ des aéroports de la République du Bénin. Ces redevances sont recouvrées par les exploitants aériens pour le compte de l'autorité compétente.

ANNEXES

Annexes I

PROGRAMME NATIONAL DE FORMATION EN SÛRETÉ DE L'AVIATION

1. OBJECTIF DU PROGRAMME

L'objectif du présent programme de formation en sûreté de l'aviation vise à produire du personnel convenablement formé qui d'une part pourra assurer, pour l'exploitation sûre des vols, un niveau normalisé de sûreté préventive dans les conditions normales d'exploitation et d'autre part sera capable d'élargir rapidement les mesures de sûreté pour faire face à toute intensification des risques et de la menace.

2. POLITIQUE EN MATIÈRE DE FORMATION

2.1 L'instruction et la formation ainsi exposées dans le présent programme ne sont pas limitées uniquement au personnel de sûreté de l'aviation ou au personnel de sûreté d'aéroport. Elles s'adressent à tous ceux qui participent aux activités de l'aviation civile ou y sont associés et ce au prorata des besoins exprimés.

2.2 Les aspects ci-après revêtent une importance capitale:

- a) un programme permanent de formation en cours d'emploi nécessaire pour compléter les cours théoriques, pour maintenir à jour les connaissances, les compétences et les attitudes du personnel;
- b) une formation de sensibilisation à la sûreté conçue à l'intention de tous les usagers, à tous les niveaux, pour bien connaître et soutenir le programme de sûreté préventive ;
- c) une formation du personnel de sûreté de l'aviation et de sûreté d'aéroport imposant le maintien de critères de recrutement qui soient à la hauteur des attentes de performance dans les tâches à exécuter;
- d) un matériel et des pratiques modernes en matière de sûreté exigés du personnel ayant reçu l'instruction et la formation appropriées.

3. RESPONSABILITÉS

3.1 Conformément au point IX-2 du PNSAC la responsabilité de l'élaboration, de l'application et de la coordination de la mise en œuvre du programme national de formation en sûreté de l'aviation est confiée à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile. Celle-ci doit désigner un titulaire, à un niveau suffisamment élevé, pour assurer la liaison et la coopération voulues. Ce titulaire est à la disposition de tous les secteurs concernés par le programme de formation afin de leur offrir des indications, des conseils et, lorsque cela sera nécessaire, une assistance directe.

3.2 La nomination de coordonnateurs de la formation en sûreté de l'aviation sur chaque aéroport doit aider le coordonnateur national à faire en sorte que la formation prescrite dans le programme soit donnée à tous les éléments nécessaires. Cette approche doit aider également à maintenir des normes prédéterminées de formation.

3.3 Les formateurs doivent se réunir à intervalles réguliers afin de coordonner les pratiques de formation et d'influencer la direction de la politique future en matière de formation.

4. DIRECTIVES ADMINISTRATIVES

Afin d'éviter que les objectifs de formation soient poursuivis de façon mal coordonnée, l'inclusion de directives concises ci-après doit aider ceux qui sont chargés de l'application du programme :

- a) le programme de formation en sûreté de l'aviation prendra en compte les responsables au niveau d'encadrement, les agents d'opération les agents d'exécution, les agents de sûreté et de sécurité de l'ANAC, de l'ASECNA, de la PAF, de la BTA, des DOUANES, des Compagnies aériennes de la société d'assistance en escale des avions, des concessionnaires, des sociétés privées de prestation de services de sûreté de l'Etat, des agences de voyage, des hôtels, de la Santé, des eaux et forêts, des renseignements, des sociétés de gardiennage des installations aéroportuaires et de tous ceux qui sont impliqués dans la mise en œuvre des mesures de sûreté;
- b) le programme de formation en sûreté de l'aviation prévoit de procéder au recyclage des agents formés une fois tous les deux ans;
- c) les malettes pédagogiques normalisées notamment la 123 base ainsi que les manuels y relatifs sont les références des cours à dispenser;
- d) ne seront autorisés à dispenser ces cours que les instructeurs qualifiés, ayant suivi avec succès la formation y relative telle que recommandée par l'OACI;
- e) les concepts didactiques sont ceux prescrits par l'OACI;
- f) les principes régissant les horaires des classes doivent s'adapter et prendre en compte les catégories d'agents à former ;
- g) l'utilisation de kits et d'équipements en bon état de fonctionnement dans la formation est nécessaire;
- h) la disponibilité et l'emploi de moyens de formation sont nécessaires;
- i) l'ANAC doit programmer une formation au moins une fois par semestre;
- j) les agents des forces de l'ordre en mutation à l'aéroport sont d'office admis à suivre les cours de base en sûreté de l'aviation civile. Pour les autres populations cibles des critères de participation seront définis et communiqués au moins un mois avant la date de démarrage du cours;
- k) les études antérieures exigées sont définies pour chacun des cours à dispenser;
- l) les attestations de succès sont délivrées aux stagiaires ayant totalisé à terme une moyenne de 12 / 20 ;
- m) à la fin de chaque cours un compte rendu sur les stagiaires et les cours, assortis de recommandations, est transmis à l'autorité compétente;
- n) les sources et la disponibilité de textes d'étude doivent être connues;
- o) la formation et les procédures de développement et d'acquisition doivent être connues.

5. PRATIQUES D'INSTRUCTION

Dans le présent programme, le *Manuel d'instruction* de l'OACI (Doc 7192), ainsi que les mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) de l'OACI doivent contribuer directement à l'établissement d'une approche cohérente et uniforme dans l'enseignement de toutes les disciplines de la sûreté de l'aviation. Il convient de se conformer aux indications sur l'utilisation des MPSA.

6. PROGRAMME D'ÉTUDES

La République du Bénin détermine l'étendue de la formation en sûreté de l'aviation à entreprendre aussi bien dans son territoire qu'à l'extérieur.

a) Au Bénin pourront être données la formation de base, la formation du fret aérien et la formation à l'imagerie,

b) sont ciblés pour suivre ces formations, les responsables au niveau d'encadrement, les agents d'opération, les agents d'exécution, les agents de sûreté et de sécurité de l'ANAC, de l'ASECNA, de la PAF, de la BTA, des DOUANES, des Compagnies aériennes de la société d'assistance en escale des avions, des concessionnaires, des sociétés privées de prestation de services de sûreté, des agences de voyage, des hôtels, de la Santé, des eaux et forêts, des renseignements, des sociétés de gardiennage des installations aéroportuaires et de tous ceux qui sont impliqués dans la mise en œuvre des mesures de sûreté ;

c) les cours auront lieu au Centre Directeur des Opérations d'Urgence (CDOU);

d) chaque cours doit durer au minimum cinq (05) jours ;

e) le nombre de stagiaires par cours est de 15 maximum.

7. PLANS DE COURS

7.1 cours 123 base

	1 ^{er} jour	2 ^e jour	3 ^e jour	4 ^e jour	5 ^e jour
10h00 10h45	Module 2 Travailler à l'aéroport Plan aéroport	Module 3 Contrôle de l'accès Des personnes	Points de contrôle/ Fouilles véhicules/ Evaluation	Module 8 <i>Filtrage des passagers :</i> nécessité	Module 11 Zones stériles Maintenance de zones Enlèvement des objets Evaluation
10h45 11h00	PAUSE				
11h00 11h45	Visite de l'aéroport Zones réservées	Points d'accès équipements	Module 6 Incendie et urgence Prévention et premiers Soins/utilisation u Matériel d'urgence	Révision du Module 4 Visite du point D'inspection/Filtrage Explication du Système de Filtrage Evaluation	Module 12 Escorte des personnes Et des expéditions Evaluation
11h45 12h30	Examen de progression	Comportements Envers les gens Examen de progression	Procédure de fouille En cas de menace à la Bombe /équipe de fouille/ Evaluation		Module 13 Protection des aéronefs/ Principe/moyens et Méthode
12h30 13h15	Système des badges	Module 4 Explosifs et armes Articles interdits	Module 7 Patrouille et garde/ Protection aéroport	Module 9 Examen Radioscopique principe	Module 14 Activité de clôture Evaluation du stage
13h15 14h00	PAUSE DEJEUNER				

7.2 IMAGERIE RADIOSCOPIQUE

1 ^{er} jour	2 ^e jour	3 ^e jour	4 ^e jour	5 ^e jour
OUVERTURE OFFICIELLE PRESENTATION DU STAGE 1H30	IMAGERIE RADIOSCOPIQUE 1H30	DEMONSTRATION EN SOUS-GROUPE 1H30	DEMONSTRATION EN SOUS-GROUPE 1H30	DEMONSTRATION EN SOUS-GROUPE 1H30
PAUSE				
LA SURETE AEROPORTUAIRE PRINCIPES GENERAUX LES VECTEURS DE RISQUE LES ZONES LE PIF 1H30	UTILISATION APPAREIL RADIOSCOPIQUE 1H30	DEMONSTRATION EN SOUS-GROUPE 1H30	DEMONSTRATION EN SOUS-GROUPE 1H30	SYNTHESE EVALUATION 1H30
PAUSE				
IMAGERIE RADIOSCOPIQUE 1H30	UTILISATION APPAREIL RADIOSCOPIQUE 1H30	DEMONSTRATION EN SOUS-GROUPE 1H30	DEMONSTRATION EN SOUS-GROUPE 1H30	CLOTURE DU STAGE 1H30

7.3 SURETE DU FRET

Jours heures	1 ^{er} jour	2 ^e jour	3 ^e jour
08h30 09h00	Cérémonie d'ouverture DG/ANAC		
09h00 10h00	<u>Mesures de sûreté</u> Pax, Bagages de soute, restauration	<u>Mesures De Sûreté fret</u> Procédures locales, mise en œuvre par les transitaires	<u>Gestion de crise</u> Nouvelles menaces : Evénements du 11/09/2001
10h00 10h45	VIII. PAUSE CAFE		
10h45 12h15	Suite	Suite	Lutte contre le terrorisme
12h15 12h30	IX. PAUSE		
12h30 13h00	Suite	Suite	<u>Debriefing</u> <u>Cérémonie de clôture</u>

8. FORMATION EN COURS D'EMPLOI

L'objet de ce type de formation est de donner au personnel de sûreté d'aéroport une formation pratique continue qui soit bien adaptée aux besoins locaux et présentée à l'aide de diverses techniques. Il est extrêmement important que les stagiaires soient tenus au courant des tendances, des évolutions et des pratiques de l'emploi. Des séances de formation régulières, avec contenu varié, permettront de bien informer les stagiaires et de les sensibiliser au changement. Ces séances constituent également une occasion d'entraîner et d'encourager le personnel. Les formations minimales à assurer en cours d'emploi seront :

- 123 base
- L'imagerie

- fret aérien.

9. FORMATION EN SENSIBILISATION

9.1 C'est au moyen de la formation, à tous les niveaux, que la sensibilisation à la sûreté sera développée.

9.2 Étant donné que la formation dans ce domaine peut devenir extrêmement complexe, les coordonnateurs de la formation en sûreté de l'aviation doivent étudier dans quelle mesure il faut assurer cette formation dans leur domaine respectif de responsabilité. Le gestionnaire de chaque aéroport doit mettre au point des programmes de sensibilisation pour :

- a) personnels de la PAF, BTA et des DOUANES en service à l'aéroport;
- b) direction et personnels de l'aéroport;
- c) personnels au sol des compagnies aériennes;
- d) agents et expéditeurs de fret;
- e) personnels des services postaux;
- f) personnels de l'aviation générale;
- g) personnels des douanes et des services phytosanitaires et vétérinaires;
- h) concessionnaires et locataires de l'aéroport;
- i) le public, en fonction des opportunités, par exemple invitations à parler à des clubs ou autres réunions.

10. ASSISTANCE À LA FORMATION

10.1 L'assistance pour les divers aspects de la formation en sûreté de l'aviation peut venir de nombreuses sources. Le responsable chargé de la mise en oeuvre du programme national de formation en sûreté de l'aviation doit mettre en place des contacts et établir de bonnes relations de travail avec les éléments appropriés intervenant dans la formation, aussi bien dans le secteur du transport aérien civil qu'en dehors de ce secteur. Parmi les sources possibles :

- a) les centres AVSEC de Dakar (SENEGAL), de Casablanca (MAROC);
- b) les sections de formation de la compagnie aérienne nationale et d'autres compagnies;
- c) l'école nationale de police;
- d) l'école nationale de la gendarmerie;
- e) les services médicaux appropriés;
- f) le juriste de l'autorité de réglementation de l'aviation civile;
- g) le C/SSLI – SENA - ASECNA;
- h) le ministère national de l'éducation.

10.2 Outre ces sources, l'OACI, par l'intermédiaire de ses bureaux régionaux, peut aider les coordonnateurs de la formation en sûreté de l'aviation pour ce qui concerne:

- a) des textes didactiques;
- b) des indications et conseils sur la formation en sûreté de l'aviation;
- c) des aides audiovisuelles de formation;
- d) des cours de formation faisant partie du programme de formation AVSEC de l'OACI;
- e) des séminaires régionaux de sûreté de l'aviation.

10.3 L'inclusion, dans le programme national de formation en sûreté de l'aviation, de sources d'assistance à la formation incitera les coordonnateurs de la formation à établir des rapports avec les milieux qui peuvent grandement contribuer à la création de normes de formation réalistes. Leur contribution sera extrêmement utile dans des disciplines connexes hors sûreté

aéronautique, aussi bien pour les cours théoriques que pour les séminaires de formation en cours d'emploi.

11. ORGANISATION DES CARRIÈRES

11.1 On ne saurait surestimer l'utilité de prescrire des plans d'organisation des carrières. On ne peut tenir pour acquis que les employés, en échange de leurs traitements et salaires, se dévoueront totalement à leur tâche, à l'employeur et à ses objectifs. Afin d'obtenir du personnel qu'il fasse un effort maximal et soutenu, il faut habituellement des possibilités de promotion, associées à une définition claire de l'objectif du travail. Les employés ont besoin d'être rassurés en ce qui concerne :

- a) ce que l'on attend d'eux;
- b) leur progression;
- c) leurs possibilités d'avancement.

11.2 Les plans de carrière sont utiles s'ils indiquent clairement les échelons et les critères d'avancement. L'inclusion d'un plan d'organisation des carrières dans le programme national de formation devrait informer le stagiaire qu'une formation est disponible dans l'ordre progressif ci-après :

- a) formation du personnel nouvellement recruté;
- b) programmes de cours de brève durée;
- c) formation de recyclage;
- d) formation avancée;
- e) formation à l'encadrement;
- f) formation spécialisée;
- g) formation à la gestion.

11.3 Étant ainsi informé dans l'ordre logique des critères de sélection et du déroulement de la carrière, le stagiaire pourra entrevoir clairement les perspectives qui s'offrent à lui. L'organisme qui met au point le plan d'organisation des carrières doit :

- a) revoir constamment les qualifications pour le recrutement;
- b) réviser périodiquement les méthodes de formation et évaluer les programmes;
- c) maximiser l'utilisation des ressources humaines et des moyens matériels;
- d) améliorer l'encadrement et la gestion;
- e) motiver et encourager les employés.

Les instructeurs pourront alors informer les stagiaires et les motiver. L'organisme en bénéficiera en termes de qualité du service.

12. PLANS DE LEÇONS

12.1 Un plan de leçon est un document qui contient les objectifs à atteindre dans chaque unité d'instruction, le contenu à apprendre et les moyens par lesquels les objectifs doivent être réalisés. Un bon plan de leçon est plus qu'une simple description de ce que les stagiaires doivent apprendre. Il doit aussi indiquer comment les faits, principes, concepts et compétences doivent être enseignés.

12.2 Afin que soient atteints les objectifs de formation, les formateurs doivent utiliser des plans de leçons approuvés et structurés comme suit :

- a) titre/sujet/question;
- b) objectifs de l'unité d'apprentissage;
- c) références;
- d) introduction;

- e) textes de fond sur le sujet;
- f) stratégie d'enseignement;
- g) aides didactiques;
- h) résumé;
- i) test;
- j) revue et tour d'horizon;
- k) devoirs (éventuellement);
- l) horaires.

13. TEXTES À REMETTRE AUX STAGIAIRES

13.1 Les textes à remettre aux stagiaires, que l'on appelle communément notes de cours, constituent une aide indispensable à l'enseignement, de sorte que des indications sur leur construction et leur utilisation seront utiles dans le programme de formation. Ces textes pourront faciliter l'apprentissage, notamment :

- a) en complétant l'information orale;
- b) en reproduisant des diagrammes ou images;
- c) en présentant les points principaux d'une leçon;
- d) en présentant l'information sous la forme la plus précise;
- e) en facilitant la prise de notes pendant la leçon;
- f) en présentant le sujet de façon équilibrée et dans un ordre logique;
- g) en facilitant l'étude en privé par des lectures prescrites;
- h) en constituant un dossier permanent pour références et études futures.

13.2 Les notes de cours, à moins d'être conçues comme étant de l'instruction programmée, devraient toujours être utilisées en complément et non en remplacement de l'apprentissage en classe. Elles peuvent être distribuées avant la leçon, de sorte que des notes écrites puissent y être ajoutées pendant la leçon, ou encore être distribuées après, afin de réduire le risque de distraction. Il est extrêmement important que les notes de cours soient détaillées, complètes et faciles à comprendre, de façon à maintenir leur valeur de référence dans le futur. C'est le contenu des notes qui permettra de décider si elles doivent être confidentielles et donc faire l'objet d'une diffusion restreinte.

14. AIDES DIDACTIQUES

14.1 En tant qu'enseignants, les instructeurs ne doivent utiliser que les aides didactiques les plus appropriées pour permettre aux stagiaires dont ils ont la charge d'apprendre efficacement. L'une des fonctions d'un instructeur est de se familiariser avec les types d'aides disponibles dans le cadre des ressources de son organisme ou d'autres sources à savoir :

- les MPN OACI ;
- les MPSA OACI ;
- les papiers tableaux ;
- les tableaux conférence ;
- les différents plans aérogare et d'aéroport ;
- les vidéo projecteurs ;
- les rétroprojecteurs ;
- les magnétoscopes pour projection de films ;
- les textes nationaux réglementaires en sûreté de l'aviation ;
- les procédures d'exploitations normalisées ;
- les unités de sûreté

- les manomètres ;
- les extincteurs ;
- les prototypes de laissez passer aéroport ;
- les transparents.

14.2 Étant donné la nature délicate des mesures et procédures de sûreté de l'aviation et la nécessité de maintenir un certain niveau de confidentialité basé sur le principe de la communication à ceux qui ont besoin de savoir, les instructeurs devraient être encouragés à exercer un contrôle strict sur toutes les formes d'aides didactiques qui contiennent ou exposent des informations pouvant être utilisées de façon impropre. Les coordonnateurs de la formation devraient être responsables de la bonne garde et de l'entreposage sécurisé de tout l'équipement et de tous textes utilisés pour la formation.

15. RÉFÉRENCES

15.1 La création d'une source complète de références en matière de sûreté de l'aviation, lors de l'élaboration du programme national de formation en sûreté de l'aviation, nécessitera que l'on réfléchisse à son contrôle, au système de classement et à la facilité d'utilisation. Il serait utile que les coordonnateurs de la formation trouvent, dans le programme national de formation en sûreté de l'aviation, une direction claire concernant leur contribution dans ce domaine. Le partage de tout le matériel didactique évitera le double emploi en ce qui concerne la production des divers éléments et permettra des économies substantielles. En outre, cela aidera à réaliser la cohérence dans la présentation des disciplines.

15.2 Des procédures devraient être également élaborées pour faire en sorte que les coordonnateurs de la formation soient informés des nouveaux textes et publications du domaine de la sûreté de l'aviation, qui sont reçus par les bibliothèques techniques de l'autorité de réglementation de l'aviation civile. Les coûts d'investissement de ces établissements imposent que l'on tire le meilleur parti des informations disponibles.

16. PLANS D'UNITÉ

16.1 L'élaboration d'un programme national de formation en sûreté de l'aviation dans lequel la politique, la direction et les procédures relatives à la formation sont clairement établies permettra aux coordonnateurs de préparer des plans d'unité dans leurs domaines respectifs. Ces plans doivent contenir :

- a) les types de cours/sessions de formation nécessaires;
- b) les nombres probables de membres du personnel nécessitant tel ou tel type de formation;
- c) les calendriers de formation;
- d) la répartition des ressources en instructeurs;
- e) les lieux de la formation et les détails sur les réservations d'installations;
- f) l'état d'avancement de l'application du programme de formation en cours d'emploi;
- g) le dossier des inspections techniques de la formation.

16.2 Des copies des plans d'unité devraient être remis au responsable de la mise en oeuvre du programme national de formation en sûreté de l'aviation.

16.3 Les responsables d'unité devront élaborer des plans d'unité conformes à l'esprit et à l'objectif du programme national de formation en sûreté de l'aviation.

17. TESTS DU SYSTÈME DE FORMATION

17.1 L' Agence Nationale de l'Aviation Civile, autorité compétente, responsable de l'élaboration et de la mise en oeuvre du programme national de formation en sûreté de l'aviation doit s'efforcer constamment de faire en sorte que la formation soit actualisée et qu'elle réponde aux besoins du moment afin de doter le personnel des meilleurs outils pour l'exercice de sa fonction : attitude, connaissances, compétences et expérience. Cela signifie qu'il faut revoir fréquemment le programme de formation pour vérifier qu'il répond aux besoins du moment et qu'il prépare le personnel aux exigences futures. Les besoins sont triples : la volonté, les ressources et le mécanisme de fonctionnement. Une importance égale devrait être accordée à la nécessité d'une formation de tout le personnel après la période de formation initiale. L' Agence Nationale de l'Aviation Civile veillera particulièrement à la formation de recyclage et la formation permanente, ainsi que l'actualisation des connaissances en sûreté de l'aviation du personnel d'encadrement et de direction.

17.2 À moins que les normes de formation soient maintenues au niveau le plus élevé possible, on pourra presque assurément mettre en doute l'efficacité du programme national de sûreté de l'aviation. Toute médiocrité des normes de formation se traduira par des performances inférieures à la norme dans l'emploi, et cela pourra avoir une influence directe sur l'intégrité du réseau international de mesures préventives de sûreté. En conséquence, il est recommandé que l'autorité compétente au Bénin fasse mettre en oeuvre un système en deux volets de surveillance des pratiques de formation :

a) faire inspecter l'établissement de formation par des moyens internes afin de vérifier :

— la qualité des méthodes d'enseignement;

— la validité actuelle et l'exactitude du contenu technique des cours de sûreté de l'aviation;

b) faire inspecter l'établissement de formation par une entité extérieure en vue :

— d'obtenir des avis techniques sur les méthodes et les pratiques spécialisées;

— de stimuler des soutiens et la reconnaissance du rôle de l'établissement et de ses objectifs.

17.3 Les responsables les mieux qualifiés pour procéder aux inspections techniques internes sont le principal du collège de formation en aviation civile (s'il en existe un) et le chef du service national de sûreté de l'aviation. Deux visites annuelles de ces responsables à l'établissement, annoncées ou non, pourront aboutir à des appréciations écrites utiles qui mettront éventuellement en lumière la nécessité d'améliorer ou de modifier les pratiques et méthodes pour répondre aux tendances de la scène internationale.

17.4 Les sources extérieures auxquelles on pourra faire appel pour des inspections techniques sont le ministère de l'éducation, l'OACI, la police nationale ou l'autorité militaire, le transporteur national ou des spécialistes d'autres États.

17.5 Deux avantages supplémentaires des inspections techniques méritent d'être mentionnés. L'un est que la direction démontrera de façon pratique au personnel que le « système » est intéressé par ce que fait le personnel et comment il le fait. Le moral est toujours renforcé par des inspections techniques bien menées. L'élément facteur humain, au niveau des formateurs, ne devrait pas être négligé. L'autre avantage est la création d'un dossier de suivi qui pourra être produit ultérieurement en cas d'allégations de pratiques d'enseignement incorrectes.

Annexe 2

PROGRAMME NATIONAL DE CONTROLE QUALITE

CHAPITRE I

INTRODUCTION

1.1 Préambule

Le Programme National de Contrôle Qualité Sûreté est établi pour répondre aux obligations fixées :

- au plan international, par l'Annexe 17 amendement 11 à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale de l'OACI,
- au plan régional par, le Règlement N°11/2005/CM/UEMOA relatif à la sûreté de l'aviation civile au sein des Etats membres de l'UEMOA
- au plan national, par les exigences contenues aux points X et XII du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile du Bénin.

1.2 Objectifs du Programme

Le présent Programme National de Contrôle de Qualité vise à :

- définir la conformité de la mise en œuvre des mesures de sûreté avec les exigences du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile ;
- de vérifier l'efficacité de ce programme et ;
- d'identifier les aspects qui pourraient conduire à des amendements de la réglementation en matière de sûreté de l'aviation.

Ce programme vise également à assurer, pour l'exploitation sûre du transport aérien, un niveau normalisé de sûreté préventive dans les conditions normales d'exploitation et à élargir rapidement les mesures de sûreté pour faire face à toute intensification des risques et de la menace.

1.3 Gestion du document

1.3.1 Approbation du Programme

Le présent Programme National de Contrôle Qualité fait partie intégrante du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile et est approuvé par Décret pris en conseil des ministres.

CHAPITRE II

DÉFINITIONS

- « **Action corrective** », action visant à éliminer la cause d'une non-conformité ;
- « **Audit** », examen approfondi de tous les aspects de la mise en œuvre du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile ;
- « **Autorité compétente** » : Agence Nationale de l'Aviation Civile chargée d'élaborer, de mettre en œuvre et de tenir à jour le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile ;
- « **Inspecteur** », toute personne assurant les contrôles de sûreté à l'échelon national;
- « **Déficience** », tout manquement aux exigences ou dispositions imposées par la réglementation;

- « **Enquête** », évaluation des besoins en matière de sûreté incluant l'identification des points vulnérables qui pourraient être exploités pour commettre un acte d'intervention illicite et la recommandation pour la mise en œuvre de mesures palliatives adaptées au risque identifié;
- « **Inspection** », examen de la mise en œuvre des mesures de sûreté requises dans le programme national de sûreté par une compagnie aérienne, un aéroport ou par toute autre entité concernée;
- « **Test** », action qui simule une tentative pour réaliser un acte illicite, afin d'évaluer l'efficacité d'une mesure. Un test peut être réalisé avec ou sans information.
- « **Exercice de sûreté** », destiné à identifier et éliminer tout point faible dans la conduite des plans d'urgence
- « **Investigation** », examen d'un incident de sûreté et de ses causes dans le but d'éviter qu'il puisse se reproduire .

CHAPITRE III

ORGANISATION

3.1 Autorité compétente

3.1.1 L'Agence Nationale de l'Aviation Civile est l'autorité compétente chargée d'élaborer, de mettre en œuvre et de tenir à jour le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile. Elle est également chargée de la mise en œuvre des activités de contrôle afin de s'assurer que les mesures exigées sont effectivement réalisées en conformité avec le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile.

3.1.2 Le Service de la sûreté au sein de la Direction des Infrastructures et Sûreté à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile est l'entité chargée de la mise en œuvre du Programme National de Contrôle de la Qualité Sûreté

3.1.3 Son rôle est de :

- établir le programme annuel des contrôles à réaliser ;
- tenir à jour la liste des personnels qualifiés pour effectuer ces contrôles ;
- s'assurer de la formation de ces personnels ;
- établir des délais pour la restitution des rapports et comptes rendus ;
- assurer la composition de l'équipe pour chaque activité de contrôle ;
- transmettre pour chaque mission tous les documents nécessaires à l'équipe ou à la personne chargée de la mission ;
- conserver tout document relatif aux activités de contrôle (rapports, documents annexes etc ...) ;
- vérifier la pertinence et l'homogénéité des rapports ;
- rédiger un rapport annuel sur l'état de la mise en œuvre de la réglementation ;
- superviser la mise en œuvre du plan d'actions correctives et ;
- élaborer les modifications éventuelles à la méthodologie standardisée.

3.2 Autres autorités de l'État concernées

Le Service de la sûreté au sein de la Direction des Infrastructures et Sûreté à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile dans l'exécution de ses tâches doit impliquer et coopérer avec les services de la gendarmerie nationale, de la police nationale et des douanes et droits indirects qui ont des responsabilités dans la mise en œuvre du PNSAC .

3.3 Autres entités

Le gestionnaire d'aéroport, les compagnies aériennes, la société d'assistance en escale des avions, les entreprises de restauration et les sociétés prestataires de service de sûreté

agrées doivent élaborer un programme de sûreté, développer et assurer leur propre système de contrôle de qualité interne.

3.4 Ressources

Le présent Programme de Contrôle Qualité indique les moyens humains, matériels et financiers permettant d'assurer la mise en œuvre de ce Programme.

3.4.1 Moyens financiers

L'ANAC veille à ce que les redevances sûreté soient affectées aux activités de contrôle et préciser la clé de répartition (au moins en pourcentage) des sommes allouées entre les différents acteurs éventuellement impliqués dans la réalisation du Programme National de Contrôle Qualité.

3.4.2 Moyens humains

L'ANAC veille à ce que des ressources humaines adaptées soient mises en place pour un fonctionnement satisfaisant du Programme National de Contrôle, aussi bien pour l'administration et la gestion du Programme que pour la réalisation des activités de contrôle.

3.4.3 Moyens matériels.

Des moyens matériels doivent être mis à la disposition du Service de la Sûreté en charge du programme National de Contrôle Qualité et des personnes affectées aux missions de contrôle : matériels informatiques (qui peut comprendre des ordinateurs portables), matériel de bureau et mobilier approprié pour la protection des documents sensibles, matériels de test pour les équipements de sûreté, matériel documentaire (législation internationale, régionale, nationale, locale le cas échéant, documents à l'usage des personnes chargées des contrôles (aide-mémoire, modèles de rapports etc.)

CHAPITRE IV

PERSONNELS CHARGES DES CONTROLES

4.1 Personnels

L'ANAC, autorité compétente chargée du programme national de Contrôle Qualité sélectionne les personnels devant exécuter pour le compte de l'ANAC, des tâches de contrôle de qualité.

Ces personnels peuvent être issus de l'ANAC ou de toute entité impliquée dans la mise en œuvre du Programme National de sûreté ou toute autre personne ressource.

4.2 Pré requis

Afin de prétendre exécuter des tâches de contrôle de qualité, le personnel doit préalablement satisfaire aux conditions ci-après :

- un niveau d'étude adapté et une bonne expérience professionnelle ;
- une bonne connaissance de l'Annexe 17 amendement 11 de l'OACI, du Règlement 11 de l'UEMOA et du programme national de sûreté ;
- une bonne connaissance des pratiques et procédures de la mise en oeuvre des mesures de sûreté ;
- une habilitation lui permettant d'avoir accès à des documents sensibles,
- de bonnes capacités de rédaction et de prise de parole,
- des capacités physiques satisfaisantes (vision, audition etc.),
- des qualités personnelles (intégrité, diplomatie, sens de l'observation, capacité d'adaptation etc.)

4.3 Formation

Les personnels chargés des activités de contrôle doivent être formés en :

- gestion de la sûreté ;
- gestion du fret aérien ;
- inspectorat- audit.

4.4 Qualification

Les personnels chargés des contrôles de qualité doivent être qualifiés à l'issue d'un examen écrit et oral en sûreté de l'aviation pour lequel les candidats ont satisfait aux exigences à hauteur de 85%.

Cet examen est fait par un jury nommé par l'autorité compétente et constitué d'inspecteurs-auditeurs certifiés ayant une bonne expérience dans le domaine.

4.5 Pouvoirs des personnes chargées des activités de contrôle

Les personnes chargées des contrôles, audits, inspections, évaluations et tests peuvent être assermentés au niveau national mais dans tous les cas, elles doivent avoir en leur possession un ordre de mission leur permettant :

- d'avoir accès à tous les domaines des opérations de l'aviation où la sûreté est concernée,
- d'inspecter toute partie d'un aéroport et toute partie à l'extérieur de l'aéroport utilisée par des entités qui exercent des activités sur l'aéroport,
- d'inspecter tout aéronef aux fins de vérifier les procédures de sûreté,
- d'obtenir les informations dont ils ont besoin pour réaliser leur évaluation,
- de s'assurer que les carences constatées sont rectifiées, et
- d'exiger des actions correctives immédiates, et/ou de proposer des sanctions (administratives, judiciaires etc.)

4.6 Confidentialité

Les personnes chargées des activités de contrôle doivent être tenues au strict respect de la confidentialité de leurs observations et conclusions.

Un code de conduite ayant pour objet de fournir des directives relatives au respect des exigences d'objectivité, d'impartialité et de confidentialité doit être élaboré et signé par chaque personne menant des activités de contrôle .

4.7 Composition des équipes

La composition des équipes est assurée par le service de la sûreté de la Direction des Infrastructures et Sûreté de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile chargé du Programme National de Contrôle de Qualité et ce, en fonction de l'activité.

Chaque équipe doit comprendre un chef d'équipe et au moins un membre d'équipe.

Le chef d'équipe désigné doit assurer la préparation et la gestion de la mission, en relation avec le service de sûreté.

CHAPITRE V

ACTIVITÉS DE CONTRÔLE

5.1 Planification

5.1.1 Le service de sûreté chargé du Programme National de Contrôle Qualité est responsable de l'élaboration du calendrier annuel des activités à réaliser.

Ce calendrier comprendra :

- la liste des entités soumises au contrôle,
- le type d'activité et son périmètre
- les dates prévues pour ces missions
(voir formulaire en appendice)

5.1.2 Critères de priorité

Afin de garantir que les activités de contrôle seront menées sur une base régulière, l'ANAC établit un calendrier annuel des activités à mener, en fonction des ressources et des priorités établies à partir des facteurs ci-après :

- l'évaluation de la menace et le niveau de risque,
- l'importance des activités sur un aéroport,
- la fréquence et le volume des opérations d'une compagnie aérienne,
- le volume des activités cargo, poste, restauration de bord etc.,
- la probabilité d'une entité de faire l'objet d'un acte d'intervention illicite, la présence de vols ou de compagnies définis « à risque »,
- le résultat des précédentes activités de contrôle, (aussi bien celles menées par l'autorité appropriée que celles menées par des entités externes à l'État, comme l'OACI ou des organisations régionales),
- l'historique de la conformité à la réglementation d'un aéroport, une compagnie aérienne, et toute autre entité sujette au contrôle. Ainsi une entité qui aura fait l'objet de plusieurs constats de non-conformité fera l'objet d'une surveillance plus régulière,
- le résultat des activités de contrôle réalisées en interne des entités, lorsqu'elles sont requises,
- de nouvelles exigences dans le domaine de la sûreté,
- le nombre de rapports d'incidents enregistrés au cours de l'année précédente,
- les modifications intervenues au cours de l'année précédente sur un aéroport ;
 - nouvelles installations, nouveaux équipements de contrôle de sûreté, nouvelles compagnies aériennes etc.,
- une demande des entités.

5.2 Types d'activités

5.2.1 Autorité Compétente

L'ANAC s'assure de la réalisation des activités de contrôle suivantes :

- audits de sûreté,

- inspections de sûreté,
- tests de sûreté,
- évaluations de sûreté,
- exercices de sûreté,
- investigations après un incident ou un acte illicite.

5.2.2 Autres entités

Tous les acteurs concourant à la mise en oeuvre de la sûreté doivent mener des activités de contrôle interne en conformité avec leur propre programme de sûreté.

5.3.3 Champ d'application

Les activités de contrôle de qualité sont conduites afin de vérifier la conformité d'un ou plusieurs aspects du PNSAC.

5.3 Méthodologie

Toute activité de contrôle de qualité doit comprendre les phases suivantes :

une phase de préparation et d'étude préalable de documents,

une phase de présentation et rencontre avec les représentants des entités contrôlées (sauf dans les cas des tests),

une phase pour la conduite même du contrôle (comprenant les observations, entretiens et étude de documents),

une phase dédiée au débriefing,

une phase consacrée au rapport,

une phase de suivi.

5.4 Catégorisation des conformités

Le niveau de conformité est établi selon la classification ci-après :

- Niveau 1 : conforme
- Niveau 2 : conforme : amélioration désirable, meilleure pratique possible
- Niveau 3 : non conforme : point mineur qui doit être amélioré
- Niveau 4 : non conforme : point majeur qui doit être amélioré
- NA : Non Applicable : point sans objet pour l'entité contrôlée (ex. absence de vols sensibles, etc.)
- NC : Non Confirmé : point dont la mission n'a pu vérifier la conformité avec la réglementation (manque de temps, circonstances particulières, informations contradictoires, etc.)

CHAPITRE VI

RAPPORTS

6.1 Rapports

6.1.1 Rapport de mission

A la suite de chaque mission de contrôle, un rapport doit être établi qui indiquera :

- Le contexte de la mission,

Les dates de la mission,

La composition de l'équipe,

La liste des personnes rencontrées lors de la mission,

L'entité ayant fait l'objet du contrôle,

La liste de tous les aspects sûreté qui ont été contrôlés,

Les constats réalisés lors de la mission et le niveau de conformité attribués au regard de la classification établie,

Les commentaires justifiant le constat, incluant les observations directes , les entretiens réalisés et les documents étudiés,

Les recommandations pour la mise en œuvre des actions correctives nécessaires,

Le suivi.

Le rapport doit être transmis à l'autorité appropriée dans les trois jours qui suivent la fin de la mission

6.1.2 Rapport d'activité

Un rapport d'activités est établi tous les six mois et adressé à l'autorité appropriée afin de permettre l'amélioration du Programme National de Contrôle de Qualité.

6.2 Bilan

Un bilan annuel des activités doit être réalisé par le Service de la Sûreté de l'ANAC , responsable du suivi de la mise en œuvre du Programme de Contrôle Qualité qui doit comprendre :

Le nombre et la nature des activités menées au cours de l'année,

La synthèse des manquements et déficiences constatées (incluant les éventuelles déficiences du programme national de sûreté),

L'état des actions correctives,

Les propositions éventuelles d'amendement du programme national de sûreté,

Les éventuelles améliorations apportées au programme national de contrôle qualité,

Les aspects humains (formations initiales et récurrentes) et financiers (dépenses, besoins) du programme.

Ce bilan doit faire l'objet d'une présentation par l'autorité compétente et doit être utilisé lors de la planification des futures activités de contrôle.

CHAPITRE VII

ACTIONS CORRECTIVES ET SANCTIONS

7.1 Pouvoirs

Conformément aux dispositions du code de l'aviation civile du Bénin, du Code pénal, du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile et de ses annexes, les inspecteurs mandatés ont le pouvoir d'exiger toutes mesures correctives en cas de constatations de déficiences dans la mise en œuvre des exigences de sûreté telles que déclinées dans le présent Programme.

7.2 Actions correctives

Un plan d'actions correctives est établi par l'entité ayant fait l'objet du contrôle. Toutefois, elle est tenue de se conformer aux recommandations dans les délais requis. En outre, un suivi de la réalisation des actions correctives est assuré par l'autorité appropriée par des contrôles périodiques afin de s'assurer de l'efficacité des actions mises en œuvre.

7.3 Sanctions

En cas de manquement aux dispositions de ce programme, des sanctions d'ordre administratif ou pénal peuvent être prononcées conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

APPENDICE DU PNCQ

PLANS DE CONTROLE DE QUALITE

Les inspections, audits et enquêtes devraient être conformes à une approche normalisée pour assurer la cohérence et permettre de regrouper et comparer les constatations et recommandations à des fins d'analyse statistique et de revue du programme national de sûreté de l'aviation civile ainsi que des modifications jugées nécessaires.

Les lignes directrices ci-après indiquent les secteurs que les inspections, audits et enquêtes devraient recouvrir. Certaines des questions posées sont destinées seulement à clarifier la portée du sujet examiné. Il conviendrait de poser des questions additionnelles et d'y trouver des réponses en rapport avec les procédures locales qui sont examinées. D'autres informations sur les normes requises devraient être obtenues à partir du plan de sûreté local de l'exploitant d'aéronefs ou de l'aéroport, du programme national de sûreté de l'aviation civile et des indications données dans le Manuel de sûreté de l'OACI. La profondeur et la portée de l'examen de chaque secteur seront dictées par le type d'activité qui est exercé.

1. ORGANISATION ET GESTION DE LA SÛRETÉ

1.1 Responsabilités en matière de sûreté

- A-t-on nommé un chef de la sûreté d'aéroport?..... OUI NON
- Toutes les personnes ayant un rôle à jouer dans le programme de sûreté aéroportuaire ont-elles connaissance de leurs responsabilités en matière de sûreté? OUI NON

1.2 Politique et structure de la sûreté

- Est-ce qu'un programme de sûreté d'aéroport ou d'exploitant d'aéronefs a été élaboré, rédigé, émis et mis en application?..... OUI NON

1.3 Communication de la politique et des instructions de sûreté

- Comment la politique de sûreté est-elle communiquée?
.....
.....
- Est-ce efficace?..... OUI NON
- Comment les tiers tels qu'entrepreneurs (s'il y a lieu) sont-ils informés des exigences et normes de sûreté qu'ils sont censés respecter?
.....
.....
.....

1.4 Sûreté des informations sensibles

- Comment les informations de sûreté sensibles sont-elles classifiées, protégées et transmises?

.....
.....
.....

1.5 Attribution et coordination des fonctions de sûreté

- Qui exécute les fonctions de sûreté spécifiques?

.....
.....

1.6 Comité de sûreté d'aéroport

- A-t-on établi un comité de sûreté d'aéroport?..... OUI NON

- Quels sont sa composition et son mandat?

.....
.....

- Quelle est la fréquence de ses réunions?

.....
.....

- Des procès-verbaux sont-ils rédigés et distribués?..... OUI NON

1.7 Financement de la sûreté

- Comment la fonction de sûreté est-elle financée?

.....
.....

- Le financement est-il adéquat?..... OUI NON

1.8 Surveillance des normes de sûreté

- Y a-t-il des méthodes définies de contrôle de la performance, par exemple inspections, audits et tests internes et nationaux?..... OUI NON

1.9 Organisme de sûreté d'aéroport

• Examiner le déploiement et le fonctionnement de l'organisme responsable de l'exécution des fonctions de sûreté de l'aviation à l'aéroport, notamment :

- autorité et pouvoirs;
- descriptions d'emplois;
- responsabilités;
- déploiement et moyens de riposte;
- supervision;
- équipements (y compris moyens de communication, personnels et automobiles);
- formation.

2. PLANS ET PROCÉDURES DE SÛRETÉ

2.1 Plans conjoncturels

- Des plans conjoncturels de sûreté ont-ils été rédigés, revus, testés?...

..... OUI NON

- Y a-t-il un plan de gestion de crise?..... OUI NON

- Y a-t-il eu des exercices de sûreté pour vérifier que le commandement et le contrôle sont clairs pour toutes les personnes concernées et efficaces dans la riposte à un acte d'intervention illicite ou à des attaques contre des installations aéroportuaires?

..... OUI NON

- Y a-t-il régulièrement des exercices de sûreté pour tester les mesures et procédures de sûreté?..... OUI NON

- L'aéroport a-t-il un centre directeur des opérations d'urgence? OUI NON

- Évaluer son emplacement, l'accès, les ressources, le soutien logistique et les moyens de communication.....

2.2 Comptes rendus d'incident de sûreté

- Y a-t-il des procédures en place pour assurer que les menaces à la bombe et autres incidents de sûreté seront signalés rapidement et à la personne voulue?

..... OUI NON

- Y a-t-il des directives claires sur les comptes rendus d'incident de sûreté, tant sur le plan national que sur le plan international?..... OUI NON

2.3 Menaces à la bombe et contre-mesures

- Les procédures d'urgence sont-elles adéquates et efficaces à l'égard des menaces à la bombe sur des aéronefs en vol et au sol?..... OUI NON

- Des évaluateurs de menaces à la bombe sont-ils formés et disponibles?

..... OUI NON

- Un poste de stationnement isolé d'aéronef est-il disponible et désigné?

..... OUI NON

- Des experts formés au désamorçage de bombes sont-ils aisément disponibles?

..... OUI NON

- Une aire de neutralisation de bombes a-t-elle été désignée?

..... OUI NON

- Y a-t-il des installations éloignées d'entreposage sûr d'engins explosifs suspectés?

..... OUI NON

- Quelles ressources de sûreté additionnelles sont disponibles sur bref préavis?

.....
.....

- Tous les agents des services de police qui ripostent à des incidents ont-ils connaissance des procédures de sûreté de l'aviation qui sont en vigueur?

..... OUI NON

3. FORMATION EN SÛRETÉ

Déterminer la profondeur et la portée de la politique nationale en vigueur pour la formation en sûreté de l'aviation.

- Existe-t-il des programmes nationaux et locaux de formation en sûreté?

..... OUI NON

- Les moyens, locaux et aides de formation sont-ils adéquats au regard des normes nationales?..... OUI NON

- Évaluer les programmes de formation en sûreté des personnels suivants :

- personnel de gestion
- personnel d'aéroport et d'exploitants d'aéronefs, agents de fret habilités
- personnel de sûreté d'aéroport et d'exploitants d'aéronefs
- personnel de sûreté affecté aux contrôles d'accès
- personnel de filtrage
- personnel de police, de forces armées, de douane et d'immigration
- équipages d'aéronefs
- autres personnels aéroportuaires

en ce qui concerne l'organisation, les moyens matériels, les moyens de formation, le personnel enseignant, les dossiers de formation et les évaluations de stagiaires.

.....
.....
.....
.....
.....
.....

4. CONTRÔLE DE QUALITÉ

Surveillance interne et inspection des normes de sûreté

- Des inspections, audits, tests et enquêtes de sûreté sont-ils effectués ?

..... OUI NON

- et par qui, avec quelle fréquence et quelle ampleur?

.....
.....

- Comment les résultats sont-ils analysés et quelles mesures sont prises pour remédier aux carences?

.....
.....
.....

5. RECRUTEMENT DU PERSONNEL DE SÛRETÉ DE L'AVIATION

Évaluer les procédures de recrutement du personnel de sûreté directement employé, des sous-traitants en sûreté et d'autres personnels s'acquittant de tâches de sûreté, notamment :

- formulaires de candidature;
- interviews;
- vérification des antécédents et des emplois antérieurs;
- qualités physiques et autres;
- engagement probatoire;
- dossiers de documentation.

.....
.....
.....
.....
.....

6. PÉRIMÈTRE DE L'AÉROPORT ET DU CÔTÉ PISTE

6.1 Limites entre côté ville et côté piste

- Les limites entre côté ville et côté piste sont-elles désignées et les limites sont-elles adéquatement marquées et signalisées?..... OUI NON

- Des panneaux indiquant les conditions d'accès au côté piste sont-ils placés à tous les points de contrôle d'accès désignés?..... OUI NON

6.2 Dispositions matérielles de sûreté

- Quelles barrières physiques et quels dispositifs de sûreté (clôtures, éclairage, télévision en circuit fermé, systèmes de détection d'intrusion) sont utilisés pour protéger le périmètre de l'aéroport et le périmètre du côté piste? OUI NON

- Comment les points de sortie d'urgence à la périphérie sont-ils protégés et contrôlés?

.....
.....

- Les barrières et clôtures de sûreté sont-elles dégagées d'obstacles des deux côtés afin de faciliter une surveillance efficace?..... OUI NON

-Y a-t-il des patrouilles de sûreté pour surveiller le périmètre de l'aéroport, le périmètre du côté piste, les voies de circulation, les pistes, les aires de trafic, les installations ATC et de navigation aérienne, d'autres points vulnérables?..... OUI NON

7.3 Systèmes de permis d'identification aux fins de la sûreté d'aéroport

Quelles sont les modalités applicables aux éléments ci-après?

- Vérifications des antécédents des postulants..... OUI NON
- Administration des permis.....
.....
- Permis temporaires..... OUI NON
- Forme de présentation des permis.....
.....
- Port des permis..... OUI NON
- Modalités applicables aux membres d'équipages d'aéronefs.....
.....
- Permis de véhicules..... OUI NON

8. SÛRETÉ D'AÉROPORT ET D'AÉROGARE

8.1 Sûreté d'aérogare de passagers

- Quelle surveillance et quelles patrouilles de sûreté sont effectuées sur les aires d'aérogare du côté ville?.....
.....
- De quelle façon s'efforce-t-on d'informer le public de ses responsabilités en matière de sûreté?.....
.....
- Quelle formation en sensibilisation à la sûreté est donnée au personnel d'aérogare non affecté à des fonctions de sûreté?.....
.....
- Le système d'acheminement des bagages est-il adéquatement protégé en tous points contre des immixtions?..... OUI NON
- Quelles procédures de sûreté sont appliquées aux bagages laissés sans surveillance, aux consignes de bagages et aux bagages de soute non réclamés?.....
.....
- Les terrasses d'observation accessibles au public sont-elles adéquatement sécurisées?..... OUI NON
- Est-il possible à des personnes qui ne sont pas des voyageurs d'avoir vue sur les installations d'inspection de passagers?..... OUI NON
- Les parcs de stationnement d'automobiles sont-ils suffisamment éloignés de l'aérogare et les véhicules apparemment à l'abandon sont-ils promptement enlevés?..... OUI NON

8.2 Procédures d'acheminement des passagers

Les procédures sont-elles de nature à assurer que :

- seuls les passagers au départ et en correspondance munis de billets puissent se rendre à bord de l'aéronef qui leur est assigné?..... OUI NON
- les passagers arrivés à destination ne puissent se rendre à bord d'un autre aéronef?
..... OUI NON
- tous les passagers en transit qui descendent d'un aéronef réintègrent cet aéronef avant son départ?..... OUI NON
- les aires destinées aux passagers en transit et en correspondance soient surveillées?
..... OUI NON

9. FILTRAGE DES PASSAGERS ET DES BAGAGES DE CABINE

9.1 Autorité de refuser l'embarquement

- Les exploitants d'aéronefs ont-ils l'autorité de refuser l'embarquement à tous passagers qui n'acceptent pas de se soumettre au filtrage ou à la fouille de leur personne ou de leurs bagages?..... OUI NON

9.2 Soutien des services de police

- Des agents en uniforme des services de police sont-ils présents ou disponibles durant le filtrage et la fouille des passagers et des bagages de cabine?
..... OUI NON

9.3 Filtrage et fouille

- Y a-t-il des aires d'inspection suffisantes pour les nombres de passagers utilisant les installations?..... OUI NON
- Les aires d'inspection sont-elles dotées d'un personnel à la hauteur du nombre de passagers à traiter?..... OUI NON
- L'acheminement des passagers à travers les aires de filtrage est-il contrôlé et convenablement géré pour assurer la fluidité du mouvement des passagers?
..... OUI NON
- Quelle est l'efficacité du filtrage des passagers et de leurs bagages à main?
.....
.....
- Les articles interdits et les marchandises dangereuses sont-ils reconnus par le personnel de sûreté et confisqués?..... OUI NON

9.4 Moyens pour les personnalités de marque

- Où et comment sont traités les passagers de haut rang?.....
S'il y a des locaux distincts, y applique-t-on les mêmes normes qu'aux passagers ordinaires?
..... OUI NON

9.5 Passagers de catégories spéciales

Quelles mesures de sûreté sont appliquées aux personnes des catégories ci-après?

- Passagers de rang diplomatique.....
- Passagers potentiellement perturbateurs.....
- Personnes en détention.....
- Prisonniers dangereux.....
- Personnes souffrant d'une maladie mentale.....
- Déportés.....

9.6 Transport d'armes à bord d'un aéronef

- Le port d'armes à bord d'un aéronef est-il permis dans le cas de personnes autorisées?
..... OUI NON
- Les armes à feu déclarées sont-elles rangées dans la soute de l'aéronef ou dans un endroit inaccessible aux passagers?.... OUI NON

9.7 Contrôle des passagers filtrés

- Les aires de mouvement des passagers au départ, en transit et en correspondance situées du côté piste sont-elles adéquatement définies et contrôlées?
..... OUI NON
- Y a-t-il ségrégation entre les passagers filtrés et les passagers non filtrés (au départ et à l'arrivée)?..... OUI NON

10. SÛRETÉ DES BAGAGES DE SOUTE

10.1 Procédures d'enregistrement

- Y a-t-il des procédures spécifiques pour l'enregistrement de groupes?
..... OUI NON
- Sont-elles du même niveau que les procédures d'enregistrement de passagers individuels?
..... OUI NON

10.2 Interrogation des passagers

- Les passagers sont-ils interrogés à l'enregistrement au sujet de leurs bagages de soute, dans le cadre de la procédure de sélection pour le filtrage?
..... OUI NON
- * Dans l'affirmative, l'interrogation est-elle efficace?
..... OUI NON

10.3 Enregistrement hors aéroport

- Les procédures d'enregistrement hors aéroport sont-elles du même niveau que celles qui sont appliquées dans l'aérogare?..... OUI NON

10.4 Procédures d'enregistrement d'armes à feu

- Quelles procédures y a-t-il pour le transport autorisé d'armes par des passagers, dans la cabine ou dans la soute de l'aéronef?

.....
.....
.....

10.5 Emplacement du point de filtrage des bagages de soute

- À l'entrée dans l'aérogare de passagers..... OUI NON
- À l'entrée dans l'aire d'enregistrement..... OUI NON
- À l'enregistrement..... OUI NON
- Après l'enregistrement..... OUI NON

10.6 Filtrage des bagages de soute

- Quelles normes sont atteintes dans le filtrage et la fouille?

.....
.....
.....

10.7 Protection des bagages de soute

- Les bagages de soute sont-ils protégés contre des immixtions, depuis l'enregistrement jusqu'au chargement effectif à bord de l'aéronef?

..... OUI NON

- Quelles procédures sont appliquées aux bagages de soute non réclamés et à la sûreté des aires de livraison des bagages de soute?

.....
.....
.....

10.8 Procédures de vérification de la concordance entre passagers et bagages de soute

- Y a-t-il des procédures pour garantir que seuls soient chargés à bord de l'aéronef les bagages accompagnés et bagages non accompagnés qui ont été soumis aux contrôles de sûreté nécessaires (manifestes de bagages de soute et personnes autorisées)?

..... OUI NON

11. SÛRETÉ DES AÉRONEFS

11.1 Précautions pré vol, fouilles et vérifications

• Les aéronefs sont-ils fouillés avant le positionnement au départ et l'embarquement des passagers?..... OUI NON

• Quelles mesures de sûreté sont appliquées au nettoyage et à la préparation des aéronefs?.....
.....
.....

11.2 Contrôle de l'accès aux aéronefs

• Comment le contrôle de l'accès aux aéronefs est-il effectué, et par qui?
.....
.....
.....

• Y a-t-il des équipements et du personnel adéquats et disponibles pour garder les aéronefs stationnés lorsque c'est nécessaire, sur l'aire de trafic, à l'intérieur et autour des hangars et dans les zones adjacentes?..... OUI NON

11.3 Éclairage de sûreté

• Y a-t-il un éclairage dans toutes les aires de stationnement d'aéronefs, et est-il adéquat?
..... OUI NON

11.4 Programme de sûreté d'exploitant d'aéronefs

Il y a lieu d'examiner les procédures de sûreté des exploitants d'aéronefs pour déterminer si elles sont appliquées conformément au programme de sûreté d'exploitant d'aéronefs et au programme national de sûreté de l'aviation ou à la politique nationale.

• Les sacs de documentation des transporteurs aériens et les fournitures de restauration et de service à bord sont-ils inspectés avant d'être placés à bord des aéronefs?
..... OUI NON

• Tous les membres d'équipage de conduite et de cabine sont-ils filtrés et tenus de prouver leur identité avant d'être admis dans des zones de sûreté à accès réglementé et à bord d'aéronefs?..... OUI NON

• Les bagages de membres d'équipage sont-ils continuellement sous surveillance ou protégés contre les immixtions entre l'enregistrement et le chargement à bord?
..... OUI NON

• Quelles procédures de sûreté sont appliquées aux locaux d'escale des équipages?
.....
.....

• Quelles procédures sont appliquées à la formation des ressortissants étrangers?
.....
.....

- Quelles procédures sont appliquées au contrôle des uniformes de transporteurs aériens (procédures de protection, de distribution et de retrait)?

.....

12. FOURNITURES DE RESTAURATION ET DE SERVICE À BORD

Examiner les mesures de sûreté en place dans les centres de restauration en vol pour protéger l'intégrité des fournitures de restauration à embarquer, notamment :

- sûreté physique des locaux de préparation;..... OUI NON

- procédures de contrôle d'accès; OUI NON

- préparation des fournitures de restauration et de service à bord;

.....

- transport, fouille et scellés des véhicules;..... OUI NON

- chargements multiples;..... OUI NON

- réception et validation des expéditions dans les zones de sûreté à accès réglementé et les aéronefs;.....

.....

- opérations de restauration basées du côté piste;

.....

- vérifications des antécédents avant l'engagement et formation du personnel en matière de sûreté;..... OUI NON

- mesures de réception et de sûreté de l'exploitant d'aéronefs.

.....

13. FRET AÉRIEN

Examiner les mesures de sûreté en place, tant physiques que procédurales, pour protéger les opérations de fret aérien, notamment :

- dispositions matérielles de sûreté;

.....

- contrôle d'accès aux installations;

.....

- procédures d'entreposage sécurisé du fret aérien;

.....

- agents habilités, expéditeurs connus, procédures applicables au fret inconnu et connu;

.....

- dossiers de documentation;

- vérifications des antécédents et formation de tout le personnel.

14. MATÉRIEL DE SÛRETÉ

Énumérer et examiner le type, l'étalonnage et la maintenance des éléments suivants:

- équipements de sûreté utilisés pour le filtrage des passagers et des bagages de cabine;
..... OUI NON
- équipements de sûreté utilisés pour le filtrage des bagages de soute;
..... OUI NON
- équipements de sûreté utilisés pour le filtrage du fret aérien;
..... OUI NON
- véhicules des organismes de sûreté d'aéroport;
..... OUI NON
- équipements de communication des organismes de sûreté d'aéroport;
..... OUI NON
- équipements d'investigation et de neutralisation d'engins explosifs.
..... OUI NON

15. AVIATION GÉNÉRALE

Examiner les mesures de protection applicables :

- aux aéronefs d'aviation générale;..... OUI NON
- aux procédures de contrôle des équipages et des passagers au départ et à l'arrivée.
..... OUI NON

16. SERVICES ESSENTIELS ET POINTS VULNÉRABLES

Examiner les mesures de protection :

- des centres de contrôle de la circulation aérienne et de télécommunications sol-air;
..... OUI NON
- des aides de navigation sur site et hors site;
..... OUI NON
- des aires d'avitaillement en carburant d'aviation;
..... OUI NON
- de l'alimentation en électricité;
..... OUI NON
- de l'alimentation en eau;
..... OUI NON
- des centres de communications au sol et de commutation du service téléphonique par fil.
..... OUI NON