

ANNEXE AU DECRET N° 2004 / 184 DU 13 JUIL. 2004
Portant définition et organisation du Programme National
de Sûreté de l'Aviation Civile du Cameroun

**PROGRAMME NATIONAL DE
SURETE DE L'AVIATION CIVILE
DU CAMEROUN**

- 1) L'objectif du présent programme national de sûreté de l'aviation civile du Cameroun est de protéger la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile au Cameroun en fournissant un moyen de règlements, d'usages et de procédures, la protection nécessaire contre les actes d'intervention illicite. Le programme national de sûreté de l'aviation civile du Cameroun vise à maintenir la sûreté des exploitants nationaux et étrangers assurant des services à partir du Cameroun, ainsi que celle des aéroports civils camerounais.
- 2) Le présent programme est conçu pour satisfaire aux dispositions des Conventions internationales en la matière signées et ratifiées par le Cameroun et en particulier aux normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale ainsi qu'aux dispositions connexes relatives à la sûreté de l'aviation contenues dans d'autres annexes à la dite Convention.

II – DEFINITIONS

Les termes utilisés dans le présent Programme National de Sûreté ont le sens indiqué ci-après :

- **Acte 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 ;
 - Capture illicite d'un aéronef au sol ;
 - Prises 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, du 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 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.
- **Aérogare passagers** : Bâtiments où s'effectuent les formalités d'entrée et de sortie des personnes embarquant/débarquant d'un aéronef.
- **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** : Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant généralement bâtiments, installations et matériels) destinée à être utilisée en totalité ou en partie pour l'arrivée, le départ ou l'évolution des aéronefs à la surface ainsi que pour les services aériens commerciaux.

- **Aérodrome**: Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant généralement bâtiments, installations et matériels) destinée à être utilisée en totalité ou en partie pour l'arrivée, le départ ou l'évolution des aéronefs à la surface.
- **Aéroport International**: Tout aéroport que l'Etat du Cameroun a désigné comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités de douane, de contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues.
- **Agent habilité**: Agent, transitaire ou toute autre entité qui traite avec un exploitant et applique au fret, aux envois par coursier, aux envois express et à la poste, des contrôles de sûreté acceptés ou exigés par l'autorité compétente.
- **Aire de mouvement**: Partie d'un aéroport à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvres et les aires de trafic.
- **Aire d'entreposage des 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 le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.
- **Aire de tri 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 les installations d'aviation civile.
- **Armes légères**: Terme général désignant toutes les armes à feu portatives.
- **Autorité nationale compétente de sûreté de l'aviation**: Autorité désignée par l'Etat du Cameroun en charge 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 et 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 intercompagnies**: Bagages de passagers qui sont transférés de l'aéronef d'un exploitant à l'aéronef d'un autre exploitant au cours du voyage du passager.
- **Bagages mal acheminés**: Bagages séparés involontairement ou par inadvertance des passagers ou des membres d'équipage.

Bagages non réclamés : Bagages qui arrivent à l'aéroport et ne sont ni réclamés ni retirés 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.
- **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 des 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 objets susceptibles d'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** : Secteur d'un aéroport ou d'une aérogare auquel le public a librement accès.
- **Enregistrement** : Opération qui consiste à se présenter au comptoir d'une compagnie aérienne pour être admis comme passager d'un vol donné.
- **Etat d'immatriculation** : Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.
- **Exploitant** : Personne, organisme ou entreprise 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 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.
- **Fourniture de restauration** : Aliments, boissons, autres articles et équipements connexes utilisés à bord d'un aéronef.
- **Fourniture de service de bord** : Tous articles, autres que les fournitures de restauration qui sont destinés au service des passagers en cours de vol, par exemple journaux, revues, écouteurs, cassettes audio et vidéo, oreillers et couvertures, nécessaires de toilette ou d'agrément, etc.

- **Fret (Marchandises)** : Tous biens autres que la poste, les provisions de bord et les bagages accompagnés ou mal acheminés transportés à bord d'un aéronef
- **Fret groupé intégré** : Expédition de plusieurs colis provenant de plus d'une personne, dont chacune a passé un accord avec une autre personne autre qu'un transporteur aérien régulier en vue du transport aérien régulier par voie aérienne de ces colis.
- **Hall des départs** : Secteur situé entre les comptoirs d'enregistrement et la salle d'attente côté piste.
- **Jetée** : Couloir situé au niveau du sol, soit au-dessus ou au-dessous de ce niveau, qui relie les postes de stationnement d'aéronefs à une aérogare passagers.
- **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 détecter les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile et ses installations et services.
- **Menace à la bombe** : Menace communiquée anonymement ou autrement et qui laisse penser ou entendre que la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, d'un aéroport ou d'une installation d'aviation civile ou d'une personne peut être mise en danger par un explosif ou autre article ou engin.
- **Membre d'équipage** : Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant le temps de vol.
- **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 passagers** : 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** : Carte ou autre document délivré à des personnes employées dans un aéroport ou qui pour une raison ou une autre ont besoin d'être autorisées à accéder à l'aéroport, au côté piste ou à une aire de sûreté à accès réglementé. Les permis 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 quelques fois appelés cartes d'identité ou laissez-passer aéroportuaires.
- **Personne non admissible** : Personne dont l'admission dans un Etat est ou doit être 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 de stationnement d'aéronefs : Emplacement désigné sur une aire de trafic, destiné à être utilisé pour le stationnement d'un aéronef.

- **Principes de facteurs humains** : Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.
- **Programme de sûreté** : Mesures adoptées pour assurer la protection de l'aviation civile internationale contre les 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 tendant à détruire par malveillance ou sans motif un bien et qui met en danger l'aviation civile internationale et ses installations et services ou constitue un acte d'intervention illicite dans l'aviation civile et ses installations et services.
- **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 des bagages d'un coursier voyageant comme passager, à bord d'un service aérien régulier, sous couvert de la documentation normale de bagages enregistrés.
- **Services de police** : Se sont les services assurés par la police, la gendarmerie et la Direction Générale de la Recherche Extérieure.
- **Sûreté** : Combinaison de mesures ainsi que de moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite.
- **Véhicule de transport intermédiaire** : Tout véhicule utilisé pour transporter des passagers entre les aéronefs et l'aérogare.
- **Vérification des antécédents** : Vérification de l'identité et de l'expérience antérieure d'une personne, et notamment de son dossier judiciaire, le cas échéant, afin d'évaluer dans quelle mesure cette personne peut obtenir un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé.
- **Zone de fret** : Zone qui comprend les installations destinées à la manutention du fret. Cette zone englobe les aires de trafic, les bâtiments et les 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 : Toute zone d'un aéroport, d'une aérogare ou d'une installation aéronautique dont l'accès est réglementé ou contrôlé pour des raisons de sûreté et de sécurité
- Zone non réglementée : Toute zone d'un aéroport à laquelle le public a accès ou dont l'accès n'est pas réglementé
- Zone stérile : Zone située entre tout poste de filtrage et les aéronefs et dont l'accès est strictement contrôlé (aussi appelée Zone de sûreté à accès réglementé).

A - Des conventions internationales et protocoles

L'Etat du Cameroun est signataire des conventions internationales et protocole ci-après relatifs aux actes d'intervention illicite contre l'aviation civile :

- a) la convention de Tokyo relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée le 14 septembre 1963 et ratifiée le 24 mars 1988 par la loi n° 88/009 ;
- b) la convention de la Haye pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée le 16 décembre 1970 et ratifiée le 14 avril 1988 par la loi n° 88/021 ;
- c) la convention de Montréal pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée le 23 septembre 1971 et ratifiée le 11 juillet 1973 par la loi n° 73/011 ;
- d) la convention de Montréal sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée le 01 mars 1991 et ratifiée le 02 août 1998 par la loi n° 98/016 ;
- e) le protocole de Montréal pour la répression d'actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signé le 24 février 1988 et ratifié le 22 décembre 1999 par la loi n° 99/018.

B – De la législation nationale

- 1) Le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile du Cameroun est institué par :
 - La loi n° 98/023 du 24 décembre 1998 portant régime de l'aviation civile ;
- 2) Les autres textes pertinents liés à la mise en œuvre et à l'application du Programme National de Sûreté de l'aviation civile comprennent :
 - a) La loi n° 2001/019 du 18 décembre 2001 portant répression des infractions et actes dirigés contre la sécurité de l'aviation civile ;
 - b) Le Code Pénal ;
 - c) Le décret n° 99/198 du 16 septembre 1999 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité Aéronautique ;
 - d) Le décret n° 2000/006/PM du 07 janvier 2000 instituant diverses redevances aéronautiques sur les aéroports du Cameroun.

A - De l'Autorité nationale compétente

- 1) Sous l'autorité du Ministre chargé de l'Aviation Civile, l'autorité nationale compétente en matière de sûreté de l'aviation civile au Cameroun est l'Autorité Aéronautique
- 2) Dans le cadre de ses missions en matière de sûreté de l'aviation civile, l'Autorité Aéronautique est chargée :
 - a) d'élaborer, mettre en œuvre et suivre le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile du Cameroun ;
 - b) de définir et répartir les tâches liées à la mise en œuvre des divers aspects du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile ;
 - c) établir les moyens de coordonner les activités entre les différents organismes et administrations du Cameroun impliqués dans divers aspects du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile ;
 - d) de communiquer aux intervenants dans la chaîne de sûreté une version écrite des parties appropriées du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile ;
 - e) de revoir et préserver l'efficacité du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile, et notamment réévaluer les mesures et procédures de sûreté à la suite d'un acte d'intervention illicite et prendre les dispositions nécessaires pour corriger les insuffisances de façon à éviter toute répétition ;
 - f) de passer en revue et approuver les programmes de sûreté des aéroports et les programmes de sûreté des exploitants des compagnies aériennes ;
 - g) de doter les services de sûreté d'aéroport de moyens nécessaires à l'exécution de leurs missions et notamment de bureaux, de matériel de télécommunications, de matériel de sûreté approprié et de moyens de formation ;
 - h) de participer en tant que de besoin à l'élaboration et à la révision de la Politique Nationale en matière de sûreté de l'aviation civile ;
 - i) de participer à l'élaboration et de diffuser les règlements nationaux relatifs à la sûreté de l'aviation civile ;
 - j) de veiller à la prise en compte des exigences de la sûreté de l'aviation civile dans la conception des nouvelles infrastructures aéroportuaires ou la modification d'installations existantes dans les aéroports du Cameroun ;
 - k) de collecter et gérer les produits issus des différentes sources de financement de la sûreté de l'aviation civile institués par les textes réglementaires ;
 - l) d'élaborer et mettre en œuvre un programme national de formation dans le domaine de la sûreté de l'aviation et coordonner l'élaboration des programmes de formation en sûreté de l'aviation des divers administrations et organismes, et les approuver.

B - De la structure de sûreté d'aéroport

- 1) L'Autorité Aéronautique est l'autorité de sûreté dans les aéroports. Elle a la responsabilité de l'établissement et de l'application des mesures de sûreté visant à prévenir les actes d'intervention illicite sur les aéroports du Cameroun. A cet effet, Elle dispose d'une structure de sûreté d'aéroport dont le rôle est d'assurer la coordination de la mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation civile découlant du présent Programme National de Sûreté.
- 2) Les responsabilités de la structure de sûreté d'aéroport comprennent entre autres les activités suivantes :

- a) coordonner en matière de sûreté, les activités du personnel de sûreté de l'aéroport, notamment des services de police, des autorités militaires, de la douane, du gestionnaire d'aéroport et du fournisseur des services de la navigation aérienne ;
 - b) établir et faire exécuter le programme de sûreté d'aéroport exposant en détail les diverses mesures de sûreté en vigueur à l'aéroport et garantissant la conformité avec le programme national de sûreté de l'aviation civile ;
 - c) veiller à l'établissement d'un comité de sûreté d'aéroport conformément aux prescriptions du programme national de sûreté de l'aviation civile ;
 - d) veiller à ce que les besoins de sûreté de l'aviation civile soient intégrés dans la conception et la construction de nouvelles installations ainsi que dans les modifications d'installations aéroportuaires existantes.
- 3) Le responsable de sûreté d'aéroport nommé par l'Autorité Aéronautique, est membre de l'équipe de planification et de conception de l'aéroport.

C – Du Gestionnaire de l'aéroport

- 1) Le Gestionnaire de l'aéroport a la responsabilité de l'application des mesures de sûreté visant à prévenir les actes d'intervention illicite sur les installations qui lui sont concédées.
- 2) Les responsabilités en matière de sûreté du Gestionnaire de l'aéroport comprennent sans s'y limiter les activités suivantes :
- a) participer à l'établissement et à l'exécution du programme de sûreté d'aéroport ;
 - b) faire appliquer par son personnel certifié par l'Autorité Aéronautique, les mesures de sûreté dans les installations, en liaison avec le responsable de sûreté d'aéroport ;
 - c) veiller à ce que les besoins de la sûreté soient intégrés dans la conception et la construction de nouvelles installations ainsi que dans les modifications d'installations aéroportuaires existantes.
- 3) Le gestionnaire de l'aéroport peut être tenu d'élaborer et de faire approuver par l'Autorité Aéronautique, un programme de sûreté et un programme de formation de son personnel.

D – Du fournisseur des services de navigation aérienne

- 1) Le fournisseur des services de navigation aérienne a la responsabilité de l'application des mesures de sûreté visant à prévenir les actes d'intervention illicite sur ces installations.
- 2) Les responsabilités en matière de sûreté du fournisseur des services de navigation aérienne comprennent sans s'y limiter les activités suivantes :
- a) participer à l'établissement et à l'exécution du programme de sûreté d'aéroport ;
 - b) appliquer les mesures de sûreté dans les installations en liaison avec le responsable de sûreté d'aéroport par son personnel certifié par l'Autorité Aéronautique ;
 - c) veiller à ce que les besoins de la sûreté soient intégrés dans la conception, la construction de nouvelles installations ainsi que dans les modifications d'installations aéroportuaires existantes.
- 3) Le fournisseur des services de navigation aérienne peut être tenu d'élaborer et de faire approuver par l'Autorité Aéronautique, un programme de sûreté et un programme de formation de son personnel.

E – Des locataires d'aéroport

Les locataires d'aéroport comprennent les personnes ou entreprises auxquelles le Gestionnaire de l'aéroport a donné un document légal leur permettant de faire des affaires à l'aéroport. Il s'agit par exemple, des services de restauration, des services de maintenance et des commerces.

Chaque locataire d'aéroport dont 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 est responsable du contrôle de l'accès par cette installation, conformément aux dispositions et exigences figurant dans le programme de sûreté d'aéroport.

Certains locataires d'aéroport notamment les services de restauration et les services de maintenance sont tenus d'élaborer et de faire approuver par l'Autorité Aéronautique, un programme de sûreté et un programme de formation de leurs personnels. Leurs personnels de sûreté doivent être certifiés par l'Autorité Aéronautique.

F – Des exploitants d'aéronefs

- 1) Les exploitants d'aéronefs sont tenus de mettre en œuvre un programme de sûreté permettant de satisfaire aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile du Cameroun. Ce programme doit être remis à l'Autorité Aéronautique pour approbation.
- 2) Le programme de sûreté de l'exploitant spécifiera les pratiques et procédures à suivre par l'exploitant afin de protéger les passagers, les bagages, l'équipage, le personnel au sol, les aéronefs et les installations contre les actes d'intervention illicite. Le programme de sûreté d'exploitant comprendra au minimum :
 - a) les objectifs du programme et la responsabilité de sa mise en œuvre ;
 - b) l'organisation des fonctions et des responsabilités de l'exploitant en matière de sûreté, et notamment la désignation de son responsable de la sûreté ;
 - c) les mesures spécifiques de sûreté, notamment :
 - vérifications de sûreté des aéronefs avant le vol ;
 - procédures d'inspection/filtrage des passagers, des bagages de cabine et des bagages de soute si cette fonction est assignée à l'exploitant ;
 - procédures visant à garantir que des armes, des explosifs et autres engins dangereux ne sont pas laissés à bord par des passagers qui débarquent aux escales intermédiaires ;
 - vérifications de concordance entre bagages enregistrés et passagers embarqués, y compris les passagers en transit et en correspondance ;
 - mesures destinées à protéger les bagages de soute, le fret aérien, les envois par coursiers et colis express, la poste, les provisions de bord, les fournitures de restauration en vol et de service de bord ;
 - traitement des passagers qui font l'objet d'une décision judiciaire ou administrative ;
 - procédures pour le transport d'armes dans la cabine et dans la soute de l'aéronef ;
 - sûreté et contrôle d'accès des aéronefs stationnés ;
 - d) la planification des mesures d'urgence notamment :
 - mesures et procédures en cas de détournement, de sabotage ou de menace à la bombe ;
 - procédures en vol lorsqu'un article suspect est découvert ou est présumé se trouver à bord d'un aéronef ;
 - évacuation et fouille des aéronefs au sol ;

- mesures spéciales de sûreté à appliquer en périodes de menace accrue et/ou pour des vols et routes critiques ;

e) les mesures destinées à garantir l'efficacité du programme, notamment la formation adéquate du personnel et la mise à l'essai et l'évaluation périodiques dudit programme de sûreté.

3) Le personnel de sûreté de l'exploitant doit être certifié par l'Autorité Aéronautique.

G – Des services de police

1) Dans le contexte de la sûreté de l'aviation, les services de police assurent la prévention et la détection des activités criminelles, la surveillance des personnes qui peuvent constituer une menace pour l'aviation civile, le commandement et le contrôle lors des incidents majeurs et de situations d'urgence.

2) Responsabilités

Les responsabilités spécifiques des services de police dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile sont les suivantes :

- a) prévention et détection d'activités criminelles contre des installations et services d'aviation civile ;
- b) surveillance et patrouilles régulières de toutes les zones d'aérogare ;
- c) surveillance des passagers à l'arrivée et au départ, afin de détecter éventuellement les personnes qui peuvent constituer une menace pour l'aviation civile ;
- d) planification conjoncturelle avec les autres administrations compétentes 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 ;
- e) riposte spécialisée, notamment dans les domaines suivants : unités antiterroristes, interventions armées, négociation en cas de prise d'otages et enlèvement d'engins explosifs ;
- f) possibilité d'une riposte armée rapide à des incidents majeurs dans les aéroports ;
- g) formation du personnel de police approprié, dans les pratiques et procédures de sûreté de l'aviation ayant un lien avec ses opérations .

3) Attributions

a) Police

Les attributions spécifiques de la Police dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile sont les suivantes :

- prévention et détection d'activités criminelles contre des installations terminales de l'aviation civile ;
- surveillance et patrouilles régulières de la zone publique et des zones réservées des aérogares ;
- surveillance des passagers à l'arrivée et au départ afin de détecter éventuellement les personnes qui peuvent constituer une menace pour l'aviation civile ;
- planification conjoncturelle avec les autres administrations compétentes des mesures d'urgence pour la riposte et la maîtrise des événements en cas d'actes de détournement d'aéronefs, de sabotage, de menace à la bombe et autres menaces, d'attaques au sol et de désordre civil ;

- formation du personnel de la police aux pratiques et procédures de sûreté de l'aviation civile ;
- interpellation et poursuite judiciaire des personnes circulant en zone réservée des aérogares passagers sans y être autorisées ;
- application des mesures spéciales de sûreté en cas de vols classés « sensibles » à savoir :
 - Les patrouilles armées dans sa zone de compétence,
 - Les gardes et la protection armées des comptoirs d'enregistrement et des locaux des exploitants des aéronefs ;
- organisation des secours et la constatation des faits en cas d'actes de sabotage dans ses zones de compétence ;
- collecte et évaluation des renseignements sur les menaces potentielles dirigées contre l'aviation civile ;
- diffusion vers les services compétents et l'Autorité Aéronautique des renseignements crédibles sur la menace.

La Police concourt au filtrage des passagers et des bagages de cabine par son personnel certifié par l'Autorité Aéronautique.

b) Gendarmerie

Les attributions spécifiques de la Gendarmerie dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile sont les suivantes :

- contrôle des points d'accès en zones réservées, hors aérogare ;
- surveillance et protection des aéronefs au sol dans la limite de ses compétences et des installations névralgiques telles que les aides à la navigation aérienne, les dépôts de carburant, les centrales électriques, hydrauliques et téléphoniques, les blocs techniques, etc... ;
- formation du personnel de la gendarmerie aux pratiques et procédures de sûreté de l'aviation civile ;
- garde armée et escorte des avions classés sensibles dans l'aire de trafic ;
- application des mesures de sûreté exceptionnelles consécutives à un acte d'intervention illicite ;
- interpellation et poursuites judiciaires à l'encontre des personnes circulant dans les zones réservées hors aérogare passagers sans y être autorisées ;
- participation aux secours ;
- constatation des faits en cas d'actes de sabotage dans ses zones de compétence ;
- patrouilles régulières dans les zones réservées hors aérogare passagers ;
- planification conjoncturelle avec les autres administrations concernées pour la riposte et la maîtrise des événements en cas d'actes de détournement d'aéronefs, de sabotage, de menace à la bombe et autre menace, d'attaques au sol et de désordre civil ;
- diffusion vers les services compétents et l'Autorité Aéronautique des renseignements crédibles sur la menace.

c) La Direction Générale de la Recherche Extérieure

Les attributions spécifiques de la Direction Générale de la Recherche Extérieure dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile sont les suivantes :

- collecte et évaluation des renseignements sur les menaces potentielles dirigées contre l'aviation civile ;

- diffusion vers les services compétents et l'Autorité Aéronautique des renseignements crédibles sur la menace.

H- Des autorités militaires

Les forces armées peuvent jouer un rôle important pour garantir la sûreté du système d'aviation civile. Typiquement, ce rôle comprend la protection et la surveillance des installations de l'aviation civile, l'évaluation et la diffusion de la menace, les services de détection et d'enlèvement des bombes, l'intervention armée, les patrouilles et autres fonctions de police à un aéroport, et la formation spécialisée. Lorsque l'armée occupe une partie d'un aéroport civil, elle est responsable du contrôle d'accès et d'autres fonctions de sûreté dans cette partie de l'aéroport.

G- Des autres administrations et organismes

a) Douanes

Les attributions spécifiques de la Douane dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile sont les suivantes :

- planification conjoncturelle avec les autres administrations concernées pour la riposte et la maîtrise des événements en cas d'intervention illicite et de désordre civil ;
- formation du personnel des douanes aux pratiques et procédures de sûreté de l'aviation civile ;
- application des mesures spéciales de sûreté en cas de vol classé sensible ;
- contrôle des bagages de soute des passagers au départ des vols internationaux et nationaux ;
- mise en œuvre des mesures de sûreté applicables au fret aérien, aux provisions de bord, à la poste et en règle générale, à toutes les expéditions par voie aérienne ;
- assistance aux compagnies aériennes se sentant particulièrement menacées par la fouille des locaux et des aéronefs ;
- contrôle des accès aux aérogares de fret en liaison avec la gendarmerie ;
- interdiction d'accès aux personnes circulant sans y être autorisées dans les zones réservées des aérogares de fret ;
- application des mesures de prohibition.

La Douane concourt au filtrage des bagages de soute, du fret et des usagers dans les zones stériles fret par son personnel certifié par l'Autorité Aéronautique.

b) Entreprises spécialisées agréées

Dans le cadre des dispositions de l'alinéa (2) de l'article 111 de la loi portant régime de l'aviation civile susvisée, les entreprises spécialisées agréées par l'Autorité Aéronautique peuvent sous la responsabilité des officiers et agents de police judiciaire affectés sur les aéroports, procéder au contrôle des personnes, des bagages, des marchandises, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones et dépendances aéroportuaires d'accès limité ou réservé.

L'agrément d'une entreprise spécialisée dans un aéroport ne peut être délivré qu'après avis de services de police concernés.

A – Du Comité National de Sûreté

- 1) Le Comité National de Sûreté au sein duquel sont représentés, les Administrations, Organismes Gouvernementaux et l'Industrie du Transport Aérien concernés par les problèmes de sûreté de l'aviation civile est chargé de :
 - a) suivre constamment la mise en application des mesures de sûreté nécessaires pour faire face aux menaces dirigées contre l'aviation civile, ses installations et services
 - b) formuler des recommandations de changement par suite de nouveaux renseignements sur la menace, l'évolution de la technologie et des techniques de sûreté, et en fonction d'autres facteurs ;
 - c) assurer la coordination des mesures de sûreté 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 de la menace ;
 - d) promouvoir la prise en compte des aspects relatifs à la sûreté lors de la conception de nouveaux aéroports ou de l'expansion d'installations existantes ;
 - e) conseiller l'Autorité nationale compétente au sujet des mesures de sûreté nécessaires pour faire face aux menaces dirigées contre l'aviation civile et ses installations et services ;
 - f) en coordination avec l'Autorité nationale compétente, recommander les modifications à introduire dans la Politique générale de sûreté de l'aviation civile sur le plan national et en coordonner l'application ;
 - g) étudier les recommandations formulées par les comités de sûreté d'aéroports et, selon le cas, recommander à l'Autorité nationale compétente les changements à apporter.
- 2) Un décret du Président de la République fixe la composition, l'organisation et les conditions de fonctionnement du Comité National de Sûreté.

B – Du Comité de sûreté d'aéroport

- 1) Un Comité de sûreté d'aéroport est institué sur chaque aéroport civil du Cameroun.
- 2) Son objectif principal est :
 - a) de donner des conseils sur l'élaboration des mesures et procédures de sûreté à l'aéroport et de coordonner leur application ;
 - b) d'émettre des avis et des suggestions sur le Programme de Sûreté d'Aéroport ;
 - c) de proposer au Comité National de Sûreté les mesures de sûreté à appliquer dans les aéroports.
- 3) Le Comité de Sûreté d'Aéroport se réunit périodiquement pour évaluer la mise en œuvre du Programme de Sûreté d'Aéroport et notamment les mesures spéciales et les recommandations visant à améliorer le niveau de sûreté sur l'aéroport.
- 4) Un texte arrêté du Président de la République fixe la composition, l'organisation et les conditions de fonctionnement du Comité de Sûreté d'Aéroport.

C – Des communications avec les médias

En situation normale, l'Autorité Aéronautique est chargé de répondre aux demandes d'informations qui peuvent provenir de la presse et d'autres médias.

D – Des communications et de la coopération avec d'autres Etats

La coopération entre Etats dans l'élaboration et la mise en œuvre des procédures et pratiques en matière de sûreté de l'aviation civile renforcent le système global de sûreté de l'aviation civile internationale.

Le Cameroun mettra en œuvre les principes d'une telle coopération par l'échange avec d'autres Etats de renseignements sur les menaces, les techniques des terroristes, les expériences de l'emploi de l'équipement de sûreté et les pratiques opérationnelles.

a) Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile

Sur demande, le Cameroun pourra communiquer à d'autres Etats, une version écrite de certaines parties du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile du Cameroun. Selon les besoins, le Cameroun pourra coopérer 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 civile internationale.

b) Mesures spéciales de sûreté

Les demandes d'un autre Etat relatives à des mesures particulières de sûreté pour un vol spécifique ou des vols spécifiés par des exploitants de cet autre Etat doivent être, dans la mesure du possible, satisfaites. Ces demandes sont adressées au Ministère chargé des relations extérieures.

c) Renseignements sur la menace

Lorsque, dans le cadre de la collecte et/ou de l'évaluation des renseignements sur les menaces dirigées contre l'aviation civile, le Cameroun vient à être au courant d'une menace crédible dirigée contre les intérêts de l'aviation civile d'un autre Etat, il avise les autorités compétentes de ce deuxième Etat le plus tôt possible. L'autorité responsable de cette notification est le Ministère chargé des relations extérieures.

d) Programmes de formation

Le Cameroun doit coopérer selon les besoins, avec d'autres Etats à l'élaboration de programmes de formation de la sûreté de l'aviation civile et à l'échange de renseignements sur ces programmes.

e) Accords bilatéraux

Le Cameroun doit veiller à inclure dans ses accords bilatéraux sur les services aériens, une clause relative à la sûreté de l'aviation civile.

E – De la communication avec l'OACI

- 1) Le Cameroun doit préciser à l'organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) l'identité de l'autorité compétente de sûreté de l'aviation. Si cette autorité change, l'OACI doit être informée de ce changement le plus tôt possible.
- 2) Le Cameroun doit fournir à l'OACI des rapports écrits sur les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile survenus au Cameroun ainsi qu'il est précisé à la Section X du présent programme.

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

A – De la désignation des zones de sûreté à accès réglementé

- 1) L'Autorité Aéronautique de concert avec le gestionnaire d'aéroport et les autres entités concernées, définit les zones où se déroulent les opérations qui sont vitales pour l'exploitation sûre et continue de l'aviation civile au Cameroun et les désigne comme zones de sûreté à accès réglementé.
- 2) L'Autorité Aéronautique élabore et certifie les plans délimitant toutes les zones de sûreté à accès réglementé. Lorsque cela est nécessaire, des plans de remplacement ou modifiés doivent être élaborés et certifiés par elle.
- 3) L'accès aux zones de sûreté à accès réglementé doit être contrôlé conformément aux procédures énoncées dans la présente section et dans les programmes de sûreté d'aéroport, et conformément au règlement relatif aux contrôles d'accès.
- 4) Les zones désignées comme zones de sûreté à accès réglementé dans un aéroport sont décrites dans les programmes de sûreté de cet aéroport.
- 5) Les zones situées hors des limites d'un aéroport et qui sont désignées comme zones de sûreté à accès réglementé sont les suivantes :
 - Sites d'aides de navigation
 - Antennes VHF sol-air
 - Autres, s'il y a lieu.

B – De la protection des zones de sûreté à accès réglementé

- 1) Les zones de sûreté à accès réglementé définies dans le présent programme national de sûreté doivent être protégées par une combinaison de mesures physiques et de ressources humaines afin d'en empêcher l'accès non autorisé ;
- 2) Chaque zone à accès réglementé doit être séparée du public ou des autres zones à accès non réglementé par une barrière physique appropriée qui doit être inspectée à intervalles réguliers ;
- 3) A chaque aéroport ou installation hors aéroport désignée, l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé doit être contrôlé par l'utilisation d'un système de permis.
- 4) Le responsable de sûreté d'aéroport est responsable du contrôle et de la gestion du système de permis pour les différentes zones de sûreté à accès réglementé.

C – Du contrôle d'accès – Conditions générales

- 1) L'accès à toutes les zones de sûreté à accès réglementé d'aéroport désignées en application du programme national de sûreté doit être réservé :
 - aux passagers en règle détenteurs de documents de voyage légitimes, qui ont été acceptés en vue d'un voyage sur une ligne aérienne ;
 - aux membres du personnel détenteur d'un permis de zone de sûreté à accès réglementé.

- 2) Les permis des membres du personnel pour toutes les zones de sûreté à accès réglementé désignées doivent être délivrés sous réserve d'un règlement approprié donnant autorité légale au système de permis et conformément aux règles et procédures énoncées dans le programme approprié de sûreté d'aéroport.
- 3) La structure de sûreté d'aéroport de concert avec les services de police utilise les permis d'accès aux zones réglementées.
- 4) Les autorités désignées pour contrôler l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé doivent veiller à ce que les barrières physiques délimitant ces zones soient bien entretenues.
- 5) Les autorités désignées pour contrôler l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé doivent spécifier les points d'entrée reconnus permettant de franchir la barrière des zones de sûreté à accès réglementé et doivent veiller à ce que ces points soient suffisamment protégés, au moins autant que la barrière elle-même.

D – Du contrôle d'accès – Personnes

- 1) Les passagers sont autorisés à pénétrer dans les zones de sûreté à accès réglementé appropriées et désignées aux fins de leur embarquement, à condition qu'ils soient en possession des documents ci-après et qu'ils les produisent pour inspection :
 - a) des documents de voyage authentiques 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, comme les cartes d'étranger, les certificats de membre d'équipage, les documents de voyage des migrants et les laissez-passer de l'Organisation des Nations Unies ;
 - b) Une authentique carte d'embarquement délivrée par un transporteur aérien. La carte d'embarquement doit porter le nom du passager.
- 2) Le personnel est autorisé à pénétrer dans les zones de sûreté à accès réglementé désignées, conformément au système de permis pour l'accès à ces zones qui est stipulé dans le programme de sûreté d'aéroport.
- 3) La structure de sûreté d'aéroport doit veiller à ce que :
 - a) toutes les demandes de permis soient présentées par écrit par l'employeur, au nom de l'employé, à un agent habilité ;
 - b) les demandes écrites soient transmises aux agents habilités à donner les autorisations qui vérifient la justification de la délivrance du permis ;
 - c) les demandes écrites soient soumises à un contrôle de sûreté par les services de police et/ou de renseignements, qui doivent veiller à ce que des permis ne soient pas délivrés à des personnes indésirables ;
 - d) Les zones de sûreté à accès réglementé soient subdivisées en zones dont l'accès ne doit être accordé qu'à ceux qui ont besoin d'y aller ;
 - e) Chaque permis porte au minimum :
 - Une photographie du titulaire ;
 - La date d'expiration ;
 - Les zones de sûreté à accès réglementé pour lesquels le permis est valable ;
 - Le nom du titulaire.
 - f) des règlements locaux prescrivent que le permis soit porté en permanence et de façon visible sur les vêtements de la personne qui pénètre ou se trouve dans la zone.

E – Du contrôle d'accès des véhicules

- 1) La structure de Sûreté d'aéroport doit mettre des mesures pour la réalisation, l'administration, la délivrance et le contrôle des permis autorisant :
 - a) des véhicules aux zones réglementées.
 - b) le nombre de permis de véhicules doit être autant que possible maintenu à un strict minimum, de façon à éviter une prolifération de véhicules dans le côté piste, sur les aires de manœuvres des aéronefs.
- 3) Chaque permis pour véhicule doit être affiché bien visiblement en permanence sur le véhicule et portera au moins les renseignements suivants :
 - a) numéro d'immatriculation du véhicule ;
 - b) logo du propriétaire/ de l'utilisateur du véhicule ;
 - c) période de validité ;
 - d) zones de sûreté à accès réglementé pour lesquelles le permis est valable ;
 - e) barrières d'accès que le véhicule est autorisé à utiliser.

F – De la protection des aéronefs

1) Responsabilité

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

2) Conditions normales d'exploitation

Lorsque les aéronefs ne sont pas en service et qu'ils sont laissés sans surveillance, leurs portes doivent être verrouillées et l'équipement d'embarquement (escalier, passerelle, etc.) doit être retiré. D'autres mesures pourraient comprendre l'affectation de personnel pour surveiller les aéronefs.

Les exploitants d'aéronefs doivent veiller à ce que, lors de la mise en service des aéronefs, il soit procédé à des vérifications avant le vol, afin de s'assurer qu'il n'y a pas d'objets suspects ou d'anomalies qui pourraient dissimuler des armes, des explosifs ou 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 doivent prendre des mesures appropriées pour s'assurer 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 :

- l'exploitant de l'aéronef doit être avisé ;
- une inspection de l'aéronef doit être effectuée.

Lorsqu'il existe des raisons bien fondées de croire qu'un aéronef peut être attaqué au sol :

- les autorités aéroportuaires appropriées sont avisées dès que possible ;
- des mesures appropriées pour protéger l'aéronef sont prises ainsi qu'il est spécifié dans le plan conjoncturel de l'aéroport.

G – De la protection des moyens de navigation et autres installations vitales

L'Autorité Aérienne doit établir une liste des moyens de navigation et autres moyens liés à l'aviation pour chaque aéroport et hors de l'aéroport qui sont indispensables à la poursuite de l'exploitation de l'aviation civile internationale au Cameroun.

Sous la responsabilité du responsable de sûreté de l'aéroport, une description des mesures physiques et autres mesures conçues pour protéger ces moyens doit être spécifiée, avec désignation claire de l'autorité ou des autorités responsables du contrôle de l'accès à ces moyens. De même, il doit être spécifié l'autorité ou les autorités responsables de la préparation des plans conjoncturels pour permettre de contourner une installation vitale ou d'y suppléer, ou d'offrir des services de remplacement à la suite d'un acte de sabotage ou d'une immixtion.

VII – CONTRÔLE DE SÛRETÉ POUR LES PERSONNES ET LES OBJET EMBARQUANT DANS LES AERONEFS

A – De l'autorité légale pour le filtrage

L'autorité légale pour le filtrage est l'Autorité Aérienne.

B – Du 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 doivent être 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 sont pas l'objet de mesures permanentes de contrôle d'accès doivent être fouillées minutieusement avant d'être mises en usage.

3) Utilisation des équipements de sûreté

Tous les passagers au départ et leurs bagages de cabine dans les aéroports camerounais doivent être 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 le programme de sûreté de chacun des aéroports.

4) Fouilles

La fouille de tous les passagers au départ et de leurs bagages de cabine doit être effectuée lorsque l'équipement de sûreté n'est pas disponible ou ne fonctionne pas. Une fouille doit être 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'aéroports.

5) Fouilles au hasard

Les services chargés du filtrage doivent fixer à titre de mesures additionnelles de dissuasion, un pourcentage défini de fouilles au hasard de passagers et de leurs bagages de cabine, sur la base de circonstances locales et du degré de menace et de risque. Ce pourcentage doit être augmenté en cas d'accroissement de la menace contre l'aviation civile, ainsi qu'il est spécifié dans le plan national et dans les plans conjoncturels d'aéroport.

6) Articles et objets confisqués

Tous les articles qui donnent raisonnablement lieu à des soupçons doivent être confisqués par le personnel de filtrage. Dans les cas où les armes à feu, des explosifs ou d'autres armes interdites sont détectés, le responsable des services chargés de l'inspection doit être avisé immédiatement et le passager concerné doit être tenu de se soumettre à d'autres enquêtes par la police.

Certains articles confisqués peuvent 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 doivent être spécifiées dans le programme de sûreté écrit de l'exploitant.

7) Refus de se soumettre au filtrage.

L'embarquement doit être 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.

8) Mélange de personnes filtrées et des personnes non filtrées

Des mesures de sûreté doivent être mises en œuvre 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 suivantes doivent être prises :

- la zone stérile est évacuée et une fouille complète est effectuée par les services compétents ;
- 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 ;
- 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

9) Défaillances de contrôles de sûreté :

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

C – Des passagers en transit et en correspondance

- 1) Les exploitants d'aéronefs assurant des vols internationaux de passagers doivent inclure dans leurs programmes de sûreté des mesures adéquates pour contrôler les passagers en transit et en correspondance ainsi que leurs bagages de cabine, pour empêcher que les articles non autorisés ne soient introduits à bord des aéronefs.
- 2) Ces mesures doivent être également prises pour faire en sorte que les passagers en transit et 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 être réalisé, les passagers doivent être de nouveau filtrés avant leur embarquement.
- 3) L'Autorité Aéronautique, le gestionnaire de l'aéroport et le fournisseur des services de la navigation aérienne doivent concevoir et maintenir les installations aéroportuaires de façon à faciliter les contrôles de sûreté des passagers en transit et en correspondance.

D – Des équipages d'aéronefs, des 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, doivent être filtrés de la même façon que les passagers. Tous les articles portés par ces personnes doivent être filtrés de la même façon que les bagages de cabine des passagers.

E – Des procédures spéciales de filtrage

1) *Diplomates, valises diplomatiques et personnalités politiques*

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

Les valises diplomatiques portant des marques extérieures visibles d'un Etat ne doivent pas être filtrées ou examinées à condition qu'elles soient scellées et que la personne qui est en leur possession produise une identification et une autorisation appropriées (passeport diplomatique ou officiel, lettre d'autorisation) pour leur transport. Tous les autres bagages à main de la personne ne doivent pas être exemptés de l'examen et doivent être traités de la manière normale applicable aux autres passagers.

2) *Articles confidentiels*

Les articles classés confidentiels par les services appropriés d'un gouvernement ne doivent être 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 doivent pas être transportés par les exploitants des aéronefs.

3) *Exemptions de filtrage*

Des exemptions spécifiques sont accordées à des Chefs d'Etat en fonction et à certaines personnes lorsqu'elles sont en déplacement officiel.

1) Filtrage en privé

Le filtrage en privé ne doit pas être accordé automatiquement. Toutefois, les passagers qui nécessitent un traitement spécial et notamment les passagers qui transportent des articles de grande valeur, les malades équipés d'un régulateur cardiaque, les passagers handicapés, peuvent être soumis au filtrage dans une zone hors de vue des autres passagers. En pareil cas, les passagers et leurs bagages de cabine doivent être filtrés :

- par l'inspection physique ou radioscopique de tous leurs bagages de cabine ;
- au moyen de détecteur manuel d'objets métalliques sur les passagers ou, dans le cas de passagers portant un régulateur cardiaque ou de passagers handicapés qui ne peuvent être soumis aux procédures normales de détection d'objets métalliques, au moyen d'une inspection manuelle ;
- par une personne ayant reçu la formation appropriée pour accomplir ce type de fonction.

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

F – Du transport autorisé d'armes

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

Le port d'armes à bord d'aéronef par des agents de police et d'autres personnes autorisées, dans l'exercice de leurs fonctions est permis.

Le Gouverneur de la Province où se trouve l'aéroport de départ, est responsable de l'examen et de l'approbation des demandes d'autorisation de port d'arme à feu dans la cabine d'un aéronef au départ de cet aérodrome.

Les exploitants d'aéronef transportant des personnes autorisées à porter des armes doivent s'assurer :

- a) qu'un document écrit en bonne et due forme autorisant le port d'armes soit présenté ;
- b) qu'avant l'embarquement, les personnes armées reçoivent des instructions complètes sur toutes les règles et règlements applicables au port d'armes ;
- c) qu'aucune boisson alcoolisée ne soit servie aux personnes armées ;
- d) que le pilote commandant de bord et tous les membres d'équipage soient informés du nombre de personnes armées à bord de l'aéronef et des sièges qu'elles occupent.

2) Transport autorisé d'armes dans les endroits non accessibles

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

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

G – Des personnes en détention ou sous contrôle administratif

1) Notifications à donner

Le service de sûreté d'aéroport doit informer en temps utile, 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 ou 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, le service de sûreté d'aéroport doit communiquer 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'aéronefs doivent inclure dans leurs programmes respectifs de sûreté et doivent 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'effectuer le vol suite à des mesures judiciaires ou administratives.

H – Des bagages de soute

1) Acceptation et protection

Les exploitants d'aéronefs doivent veiller à ce que les bagages enregistrés 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, doivent être 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 doit être réservé uniquement au personnel autorisé. Les employés doivent prendre soin d'empêcher la présence des personnes non autorisées et signaler toute présence étrangère à leur supérieur et à la Gendarmerie de l'aéroport.

Le personnel transportant les bagages vers l'aéronef ou en provenance de celui-ci doit veiller 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 les zones accessibles au public.

2) Concordance entre passagers et bagages

Les exploitants d'aéronefs doivent veiller 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 constatation de l'absence du passager. Des procédures spéciales doivent être 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 doivent être prises pour que l'exploitant puisse transporter des bagages non accompagnés ayant été séparés d'un passager 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 embarqués à bord d'un aéronef. Des procédures relatives au filtrage 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 doivent être filtrés de la même façon que les bagages de soute des passagers qui sont à leur point d'origine. Les exploitants d'aéronefs doivent veiller à ce que ces bagages ne soient pas transportés jusqu'à ce qu'il soit confirmé que le passager a embarqué et se trouve dans l'aéronef.

5) Entreposage des bagages mal acheminés

Les aéroports doivent disposer des zones sécurisées d'entreposage sûres où les bagages mal acheminés pourront être conservés jusqu'à ce qu'on les fasse suivre, qu'ils soient réclamés ou qu'on en dispose conformément aux procédures énoncées dans le programme de sûreté d'aéroport.

I – Du fret aérien, des envois par coursiers, des envois express et de la poste

- 1) L'ensemble du fret aérien, des envois par coursiers et messageries et de la poste destinés à être transportés sur des vols de passagers doivent être soumis, avant d'être placés à bord d'un aéronef, à des contrôles appropriés de sûreté par les exploitants d'aéronefs et/ou les agents désignés par l'Autorité Aéronautique comme « agents habilités ».
- 2) Les contrôles spécifiques de sûreté à appliquer au fret aérien, aux envois par coursiers ou messagerie et à la poste, en période normale et en période de menace accrue sont fixés par un texte particulier.
- 3) Le fret aérien, les envois par coursiers ou messageries et la poste destinés à être transportés sur des vols de passagers et qui sont déplacés dans l'enceinte aéroportuaire doivent être manipulés dans un environnement sécurisé et/ou on leur applique des mesures de sûreté suffisantes pour empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs et autres engins dangereux.

J – Des fournitures de restauration et de service de bord

- 1) Les exploitants d'aéronefs doivent inclure dans leurs programmes respectifs de sûreté, et doivent 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

- 2) les fournitures de restauration et de services de bord destinées à être transportées sur des vols de passagers.
- 3) Les entreprises de restauration en vol, qu'elles soient à l'aéroport que hors aéroport, doivent inclure dans leurs programmes respectifs de sûreté et mettre 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, explosifs et d'autres engins dangereux dans les fournitures de restauration et de services de bord destinées à être transportées sur des vols 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 l'accès non autorisé lors du transport entre leurs installations et l'aéroport.

VII – MATERIEL DE SÛRETÉ

A – De l'achat

L'Autorité Aéronautique est chargée en collaboration avec la structure nationale chargée de la normalisation, de l'élaboration des normes relatives aux achats de matériel de sûreté de l'aviation y compris les normes minimales de base pour le matériel radioscopique utilisé dans le filtrage des bagages, les portiques de détection d'objets métalliques, les détecteurs manuels d'objets métalliques et autres matériels de sûreté utilisé ou dont on peut prévoir la mise en service.

B - De l'étalonnage

L'Autorité Aéronautique est chargée de l'élaboration des tests nécessaires pour le réglage de sensibilité du matériel de sûreté de l'aviation.

C – Du fonctionnement et de la maintenance

- 1) Tout le matériel de sûreté doit être utilisé conformément aux prescriptions des fabricants et aux procédures d'utilisation normalisées figurant dans le programme de sûreté d'aéroport, des exploitants d'aéronefs et ou du locataire.
- 2) Tous les utilisateurs du matériel de sûreté doivent veiller à ce que des calendriers d'entretien préventif soient établis pour que le matériel fonctionne avec une efficacité optimale.

IX – PERSONNEL

A – Des critères de sélection

- 1) Les critères de sélection d'un employé ou d'un postulant à un poste du personnel de sûreté comprennent notamment :
 - a) son éducation et sa moralité ;
 - b) sa formation ;
 - c) ses emplois antérieurs ;
 - d) son aptitude physique et mentale (acuité visuelle et auditive, perception des couleurs, aptitudes de communication, perception et sensibilisation, dépendance à des substances, habileté manuelle, etc.) ;
 - e) sa stabilité émotionnelle.

- 2) Tous ceux qui postulent à un emploi ou sont examinés pour des fonctions de sûreté de l'aviation doivent remplir un formulaire qui inclut :
 - une déclaration à l'effet que les informations sont complètes et exactes ;
 - une déclaration à l'effet que le candidat n'a pas subi de condamnations au criminel ;
 - une déclaration par laquelle le candidat reconnaît que toute fautive ou représentation des faits est un motif de refus d'emploi, de sanctions disciplinaires ou d'inculpation de délit ;
 - l'autorisation du candidat pour des demandes de renseignements à des employeurs antérieurs, des établissements d'enseignements, des organismes officiels ou des répondants, pour la vérification des informations données par le candidat ;
 - la signature du candidat.
- 3) Tout postulant à un poste de personnel de sûreté doit être interviewé par une personne responsable et convenablement formée, qui devrait vérifier que le candidat comprend :
 - L'importance qui s'attache à sa bonne réputation,
 - Toutes les incidences de déclarations faites sur le formulaire de candidature.
- 4) Avant toute offre d'emploi au candidat, une confirmation écrite doit être faite de tous les employeurs antérieurs, établissements d'enseignement, etc., énumérés par le candidat concernant :
 - L'exactitude de toutes les dates indiquées,
 - Tout élément éventuel qui pourrait jeter un doute sur l'intégrité du candidat ou sur son aptitude à des fonctions de sûreté de l'aviation.

B – De la formation

- 1) Chaque administration et organisme ayant des responsabilités définies dans le présent programme national de sûreté de l'aviation civile doit veiller à l'élaboration et à la mise en œuvre des programmes de formation pour son personnel afin de faire en sorte que le programme national de sûreté de l'aviation civile soit correctement mis en œuvre.
- 2) Chaque programme de formation élaboré doit être soumis à l'Autorité Aéronautique pour approbation avant sa mise en œuvre.
- 3) Chaque programme de formation contiendra au minimum :
 - a) les objectifs déclarés et la politique en matière de formation ;
 - b) les responsabilités pour l'exécution des cours de formation ;
 - c) les renseignements administratifs sur la sélection des candidats, les comptes rendus sur ceux-ci et les tests ;
 - d) les grandes lignes du programme d'études ;
 - e) les plans globaux et les plans détaillés des cours ;
 - f) les instructions sur l'entretien et l'utilisation des aides didactiques et des textes de référence ;
 - g) les procédures de tests du système de formation.
- 4) Chaque organisme chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre de programmes de formation doit veiller à ce que des instructeurs qualifiés soient disponibles en nombre suffisant pour donner les cours de formation.

- En plus des programmes de formation des divers organismes, l'Autorité Aéronautique 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 au Cameroun et n'ayant pas bénéficié d'un cours de formation spécifique en sûreté de l'aviation.
- 6) 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.
 - 7) L'Autorité Aéronautique est responsable de la coordination de l'échange d'informations avec l'OACI ou d'autres Etats contractants, selon les besoins, dans le cadre de l'élaboration des programmes de formation dans le domaine de l'aviation civile.

GESTION DE LA RIPOSTE A DES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

A – Des généralités

- 1) Les départements ministériels, les organes chargés de l'exécution de la loi, les forces armées, les exploitants des aéronefs, les services de sûreté d'aéroport, les gestionnaires d'aéroport et les locataires d'aéroport sont responsables de l'élaboration des plans conjoncturels, de la publication d'instructions au personnel, de l'installation des systèmes de communication et de l'organisation de la formation, afin de riposter à un acte d'intervention illicite survenant et ayant des effets au Cameroun et de nature à avoir une incidence négative sur la sécurité de l'aviation civile au Cameroun.

B – Des responsabilités

Un texte particulier définit la gestion et les responsabilités de chaque service public et organisme qui participe à la riposte à un acte d'intervention illicite.

Ce texte comprend la responsabilité de l'Autorité Aéronautique, des autorités de police, des autorités militaires, des services de sûreté d'aéroport, des exploitants d'aéronefs et des gestionnaires d'aéroports y compris les services de la circulation aérienne.

C – Des mesures initiales

- 1) Tous les organismes recevant des renseignements selon lesquels un acte d'intervention illicite est sur le point d'être commis, est en cours ou a été commis doivent prendre des mesures d'alerte prescrites dans le plan conjoncturel approprié.
- 2) 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.
- 3) L'organisme recevant une telle notification a la responsabilité de rassembler et d'enregistrer autant de renseignements que possible dans le message afin de permettre une évaluation précise de l'incident.
- 4) Il doit être procédé à une évaluation claire et logique des renseignements et des indices disponibles avant de décider des mesures complémentaires. Il appartient aux services de police (administrations chargées des évaluations de la menace) de procéder à cette évaluation en liaison avec celui qui a reçu les renseignements et toute autre partie concernée.

- 5) Dans le cadre de cette évaluation, il doit être fait usage de l'identification positive de cible (IPC) pour la classer comme « spécifique », « non spécifique » ou « factice ». L'IPC, dans le contexte des notifications d'incident, exige que la notification contienne une mention spécifique de la cible concernée (dans le cas d'un aéronef : la mention du numéro de vol, de l'heure de départ ou de l'emplacement au moment de la notification) et elle comprend d'autres renseignements spécifiques qui ajoutent une crédibilité positive à la notification. La politique pour déterminer si l'IPC existe est strictement confidentielle, les détails n'étant connus que des services de police concernés.
- 6) Une fois que l'évaluation a été faite, elle doit être diffusée à toutes les entités concernées et les mesures complémentaires doivent être prises conformément au plan conjoncturel approprié.

D – Du commandement

- 1) Le commandement exécutif de la riposte à un acte d'intervention illicite survenant au Cameroun relève de la responsabilité du Secrétaire Général de la Présidence de la République. Dans le cas où ce dernier n'est pas disponible ou ne peut être rejoint, le commandement exécutif de l'incident est de la responsabilité du Ministre délégué à la présidence chargé de la Défense.
- 2) Le commandement opérationnel de la riposte à un acte d'intervention illicite relève de la responsabilité du Gouverneur territorialement compétent. En ce qui concerne un acte d'intervention illicite touchant un aéronef, le Gouverneur est assisté :
 - a) du Directeur Général de l'Autorité Aéronautique, pendant que l'aéronef est en vol ou qu'il circule au sol immédiatement après atterrissage, jusqu'à ce qu'il s'arrête, ou bien du moment où l'aéronef commence à circuler au sol avant le décollage jusqu'à ce qu'il quitte l'espace aérien du Cameroun ;
 - b) du Chef d'Etat major de l'Armée de l'Air du moment où l'aéronef s'arrête immédiatement après atterrissage jusqu'à ce que l'incident soit terminé ou bien jusqu'à ce que l'aéronef commence à circuler au sol immédiatement avant le décollage.

E – Du contrôle

- 1) Dès réception de la notification d'un acte d'intervention illicite, le Secrétaire Général de la présidence de la République ou son suppléant active le centre national de coordination et de contrôle des crises (CNCC) et prend des mesures complémentaires telles que précisées dans le plan conjoncturel national.
- 2) Dès réception de la notification d'un acte d'intervention illicite survenant à un aéroport ou concernant un aéronef en vol, le Gouverneur de la Province où est situé l'aéroport, active le centre directeur des opérations d'urgence (CDOU) à l'aéroport et prend des mesures complémentaires conformément au plan conjoncturel dudit aéroport.
- 3) Tous les organes ayant des responsabilités pour ce qui est de l'activation des centres de contrôle, doivent veiller à ce que ces centres soient régulièrement maintenus et testés et que tout l'équipement de communication qui s'y trouve soit en état de fonctionnement.

G – De la prestation de services de navigation aérienne.

- 1) Dans le cas où un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite se trouve dans l'espace aérien du Cameroun et souhaite atterrir dans un aéroport camerounais, le centre de contrôle approprié de la circulation aérienne doit fournir toute assistance nécessaire afin de protéger le vol, en tenant compte de la possibilité d'une descente d'urgence, et il doit prendre des mesures appropriées pour accélérer l'exécution de toutes les phases de vol, y compris la permission d'atterrir, après autorisation de la Présidence de la République.
- 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 d'aéroport.
- 3) Toutes les mesures réalisables doivent être prises pour faire en sorte que l'aéronef soit retenu au sol, à moins que l'obligation primordiale de protéger la vie humaine n'exige de le laisser partir.
- 4) Dans le cas où un aéronef qui fait l'objet d'un acte d'intervention illicite passe à travers l'espace aérien du Cameroun, le centre approprié de contrôle de la circulation aérienne devra lui fournir toute l'assistance nécessaire pour protéger le vol pendant que cet aéronef est dans l'espace aérien camerounais.
Le centre de contrôle de la circulation aérienne doit transmettre également tous les renseignements pertinents aux autres Etats dont relève les organes des services de la circulation aérienne concernés, notamment ceux de l'aéroport de destination connue ou présumée, afin que des mesures de protection appropriées puissent être prises en temps utile, le long de la route et à la destination connue, probable ou possible de l'aéronef.

G – Du soutien spécialisé

Les spécialistes dans la riposte à des actes d'intervention illicite comprennent notamment :

- a) les négociateurs en cas de prise d'otages ;
- b) les services d'artificiers ;
- c) les interprètes ;
- d) les équipes d'intervention armée.

Les plans conjoncturels nationaux et d'aéroports contiennent des descriptions détaillées des rôles de ces différents spécialistes.

H – Des Médias

Pendant un acte d'intervention illicite, la communication des renseignements doit être contrôlée et exacte. Toutes les personnes responsables doivent s'abstenir de communiquer directement avec les médias et toutes les demandes de renseignements doivent être communiquées à un porte-parole désigné.

I – Des notifications

1) Notification aux Etats d'actes d'intervention illicite

Dans le cas d'un acte d'intervention illicite survenant au Cameroun, tous les renseignements pertinents doivent être communiqués :

- a) à l'Etat d'immatriculation de l'aéronef ;
- b) à l'Etat de l'exploitant ;
- c) aux Etats dont les ressortissants ont été tués, blessés ou détenus par suite de l'événement ;
- d) à l'Etat dont on sait que les ressortissants se trouvent à bord de l'aéronef.

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

Dans le cas d'un acte d'intervention illicite contre l'aviation civile, l'Autorité Aéronautique doit rédiger et adresser à l'OACI, les deux rapports ci-après :

- a) rapport préliminaire sur un acte d'intervention illicite. Ce rapport doit être adressé à l'OACI dans les trente (30) jours qui suivent l'incident en français ou en anglais ;
- b) rapport final sur un acte d'intervention illicite. Ce rapport doit être adressé à l'OACI dans les soixante (60) jours qui suivent l'incident en français ou en anglais.

XI - EVALUATION DE L'EFFICACITE

A – Des principes du contrôle de la qualité

- 1) Le Cameroun doit veiller à ce qu'un système de mesures de contrôle de qualité soit conçu et mis en œuvre pour assurer l'efficacité continue de son programme national de sûreté de l'aviation.
- 2) Les normes nationales de recrutement, sélection, formation et certification du personnel de sûreté doivent être élaborées et les contrôles de sûreté soumis à des inspections, enquêtes, audits et tests par l'Autorité Aéronautique ou sous sa coordination, en vue de déterminer le respect de ces normes.
- 3) Le contrôle périodique couvrira les normes de sûreté et les procédures de fonctionnement des aéroports, des compagnies aériennes et des prestataires de services de sûreté. Il donnera lieu à l'établissement des comptes rendus appropriés faisant ressortir toutes lacunes et faiblesses dans les mesures de sûreté et des recommandations des mesures correctives.
- 4) Les inspecteurs en sûreté de l'aviation civile auront les pouvoirs suivants :
 - inspecter ou détenir un aéronef immatriculé ou utilisé au Cameroun, à des fins d'inspection de toutes procédures de sûreté ;
 - inspecter toute partie de tout aéroport du Cameroun ;
 - inspecter à l'extérieur de l'aéroport toutes superficies utilisées par des entreprises qui exercent des activités sur les aéroports ou pénètrent dans les zones de sûreté à accès réglementé, et appliquer des tests à tous biens se trouvant dans ces superficies ;
 - investiguer et tester l'efficacité et les pratiques de sûreté ;
 - obliger tout exploitant d'aéronefs, gestionnaire d'aéroport, ou occupant d'une superficie utilisée hors de l'aéroport à des fins commerciales liées à l'aéroport, à fournir des informations relatives à un audit, une inspection, une enquête, un test ou une investigation ;
 - pénétrer dans tout terrain ou bâtiment à des fins d'inspection d'un aéroport ou d'un exploitant d'aéronefs, ou dans une superficie occupée hors de l'aéroport à des fins commerciales liées à l'aéroport ou à l'exploitant d'aéronefs ;

- amener dans un aéroport, ou les utiliser dans une aire du côté piste ou toute zone de sûreté désignée à accès réglementé, tous les équipements nécessaires à l'exécution de ses fonctions, par exemple : appareils de radio, appareils photographiques, enregistreurs audio et vidéo, armes autorisées ou engins explosifs simulés ;
- poser des questions, au sujet de la sûreté de l'aviation, à toute personne, être apte à solliciter assistance dans l'évaluation du niveau de sûreté ou dans la mise en œuvre des procédures de sûreté.

5) Un arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile fixe les conditions de réalisation des enquêtes, des inspections et audits et des tests ainsi que leurs fréquences.

B – Des Enquêtes

Une enquête sur la sûreté de l'aviation est une évaluation des activités d'un aéroport ou d'un exploitant d'aéronefs pour établir les besoins en matière de sûreté. 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 programme national de sûreté de l'aviation, et de recommander, en fonction de la menace, des mesures protectrices compensatoires pour affronter tout risque identifié.

C – Des inspections et audits

- 1) Une inspection est l'examen de la mise en œuvre d'un ou plusieurs aspects des mesures et procédures existantes d'un aéroport ou d'exploitant d'aéronef en vue de déterminer le degré d'efficacité dans leur exécution. L'inspection est faite sur une courte période de temps : quelques heures ou une journée.
- 2) Un audit est un examen en profondeur de tous les aspects du programme de sûreté existant d'un aéroport ou d'une compagnie aérienne, en vue de déterminer s'ils sont appliqués de façon continue et selon une norme constante. L'audit est fait sur une longue période de temps : plusieurs jours, plusieurs semaines ou un mois.
- 3) Les objectifs des inspections et des audits sont les suivants :
 - a. Vérifier que les mesures et procédures de sûreté existantes sont effectivement mises en œuvre ;
 - b. Avoir une ampleur suffisante pour permettre de juger du degré de sûreté réalisé et de l'efficacité des mesures de sûreté de l'aviation ;
 - c. Identifier toutes les carences dans les normes et procédures de sûreté de l'aviation, et veiller à ce qu'il y soit remédié.

D – Des tests

- 1) Un test de sûreté est un acte simulé d'intervention illicite contre des mesures de sûreté existantes, exécuté subrepticement par une personne avec une arme ou un engin explosif inerte dissimulé dans un bagage ou sur sa personne.
- 2) Les tests ne servent qu'à montrer si la mesure de sûreté ou le contrôle est appliqué de façon efficace à l'endroit et au moment du test.
- 3) Tout test subreptice doit être planifié et exécuté avec soin pour éliminer la possibilité de confusion avec une attaque réelle. Les tests ne doivent être exécutés que sous la supervision

- 4) attentive d'un personnel compétent et spécialement formé. Les procédures à suivre doivent être documentées en détail.

E – Des exercices

Les exercices sont un moyen de formation collective pour déterminer l'efficacité des procédures et des plans conjoncturels. Les exercices destinés à tester les mesures de sûreté de l'aviation civile portent généralement sur la gestion de la riposte à des actes d'intervention illicite.

L'Autorité Aéronautique assurera la coordination de l'organisation et de la mise en œuvre des exercices. La fréquence de leur mise en œuvre doit être déterminé par un texte particulier.

F – Du programme national de contrôle de qualité

- 1) Le programme national de contrôle de la qualité dans la sûreté de l'aviation recouvre la structure, les responsabilités, les modalités et les procédures qui favorisent et instaurent un environnement et une culture d'amélioration continue de la sûreté de l'aviation.
- 2) Le programme national de contrôle de la qualité a pour objectifs :
 - a. vérifier l'efficacité de l'application des mesures de sûreté ;
 - b. faire le suivi du niveau de conformité avec les dispositions du programme national de sûreté de l'aviation ;
 - c. déterminer si le programme national de sûreté de l'aviation est adéquat et efficace, par l'établissement de législation, de règlements, d'inspection et d'audits ;
 - d. veiller à ce que toutes les personnes affectées à des responsabilités ou fonctions de sûreté de l'aviation soient effectivement formées et renseignées pour l'exécution de ces fonctions ;
 - e. veiller à ce que les actes d'intervention illicite soient investigués ;
 - f. revoir et réévaluer les mesures et contrôles de sûreté immédiatement après un acte d'intervention illicite.
- 3) Ce programme est élaboré et mis en œuvre sous la coordination de l'Autorité Aéronautique. Ces dispositions s'appliquent aux mesures de sûreté concernant :
 - a. Les vols de transport civil international ;
 - b. Les aéronefs transportant seulement du fret aérien et de la poste ;
 Les vols de transport civil intérieur.

XII – AJUSTEMENT DU PROGRAMME ET PLANS CONJONCTURELS

A – Des généralités :

Pour que le programme de sûreté de l'aviation reste efficace, la collecte et l'évaluation des renseignements sur la menace ainsi que la diffusion de ces renseignements aux autorités compétentes doit être fait promptement et de façon continue. Selon le niveau de la menace qui existe sur le territoire, et compte tenu de la situation internationale, le Cameroun ajuste les éléments pertinents de son programme national de sûreté de l'aviation civile. Il doit être dûment tenu compte de la confidentialité des renseignements sur la menace et du processus de collecte desdits renseignements.

B – Des responsabilités

1) Collecte des renseignements

Les services de police, l'armée et la douane sont responsables de la collecte des renseignements sur la menace qui intéresse l'aviation civile, y compris entre autres les renseignements sur les groupes terroristes internationaux et nationaux, les groupes violents à motivation politique et les éléments criminels.

2) Evaluation des renseignements sur la menace

Les services de police, les services spécialisés et l'armée sont responsables de l'évaluation des renseignements sur la menace en termes d'attaques potentielles contre des intérêts de l'aviation civile.

3) Diffusion des renseignements sur la menace

La DGSN, la DGRE et la Gendarmerie Nationale sont responsables de la communication aux autorités de l'aviation civile, en temps opportun, des résultats des évaluations pertinentes de la menace. La diffusion de ces renseignements se fera au moyen de bulletins de renseignements confidentiels au travers de l'Autorité Aéronautique.

4) Réaction aux renseignements sur la menace/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 Aéronautique a la responsabilité première d'évaluer cette menace par rapport à la vulnérabilité des cibles du milieu aéronautique et de veiller à ce que les mesures appropriées soient prises par les aéroports, les exploitants et autres organismes concernés afin de contrer cette menace.

Toute augmentation générale du niveau de la menace dirigée contre l'aviation civile donne lieu à un resserrement général des mesures de sûreté de l'aviation dans tout le système aéronautique ainsi qu'il est spécifié dans les plans conjoncturels d'aéroports.

Face à des menaces visant des cibles aéronautiques spécifiques (aéronefs, exploitants d'aéronefs, installations ou services aéroportuaires) des mesures spécifiques doivent être appliquées, selon les prescriptions des plans conjoncturels d'aéroports.

C – De l'étude des incidents

Après un acte d'intervention illicite, il est procédé sous la coordination de l'Autorité Aéronautique, à une étude et une analyse de l'incident, afin de déterminer l'efficacité des mesures et procédures de sûreté contenues dans le programme national de sûreté de l'aviation civile et de procéder à des ajustements selon les besoins. Tout ajustement du programme doit être étroitement coordonné avec toutes les autorités pertinentes, par l'intermédiaire du comité national de sûreté et des comités de sûreté d'aéroport.

PROBLEMATIQUE DE SÛRETÉ

Les principales sources de financement de sûreté de l'aviation civile au Cameroun sont :

- les produits de la redevance de sûreté de l'aviation civile instituée par décret N° 2000/006/PM du 07 janvier 2000 ;
- les produits de la vente des différents permis d'accès aux aéroports ;
- l'assistance et l'aide de la coopération internationale ;
- les contributions diverses.

Dans le cadre de la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'Aviation Civile du Cameroun, un accent particulier doit être mis sur les ressources financières nécessaires pour la protection des aéroports et des installations au sol.

Le Directeur Général de l'Autorité Aéronautique est responsable de la collecte et de la gestion des fonds provenant des différentes sources sus évoquées.

XIV - APPENDICES

Le présent programme national de sûreté de l'aviation civile du Cameroun énonce les principes généraux en matière de sûreté de l'aviation.

Les modalités de mise en œuvre du Programme National de Sûreté sont précisées dans les documents d'appui et autres textes particuliers tels que :

- les programmes de sûreté d'aéroport ;
- les programmes de sûreté des exploitants des aéronefs ;
- les plans conjoncturels nationaux et d'aéroports.-

SOMMAIRE

	<u>PAGES</u>
I – OBJECTIFS DU PROGRAMME NATIONAL DE SURETE	2
II - DEFINITIONS	2
III - LEGISLATION	
A – Des conventions Internationales	6
B – De la législation nationale	7
IV – REPARTITION DES RESPONSABILITES	
A – De l'autorité compétente de sûreté de l'aviation	7
B – De l'autorité de sûreté à l'aéroport	8
C – Du gestionnaire d'Aéroport	8
D – Du fournisseur des Services à la Navigation Aérienne	9
E – Des locataires d'aéroport	9
F – Des exploitants d'aéronefs	9
G – Des services de police	10
H – Des autorités militaires	12
I – Des autres administrations et organismes	12
V – COORDINATION ET COMMUNICATION	
A – Du Comité National de Sûreté	13
B – Du comité de sûreté d'aéroport	13
C – Des communications avec la presse	13
D – Des communications et de la coopération avec d'autres Etats	14
E – De la communication avec l'OACI	14
VI – PROTECTION DES AEROPORTS, DES AERONEFS ET DES INSTALLATIONS DE NAVIGATION AERIENNE	
A – De la désignation des zones de sûreté à accès réglementé	15
B – De la protection des zones de sûreté à accès réglementé	15
C – Du contrôle d'accès – conditions générales	15
D – Du contrôle d'accès – personnes	16
E – Du contrôle d'accès – véhicules	16
F – De la protection des aéronefs	17
G – Des moyens de navigation et autres installations vitales	17
VII – CONTROLE DE SURETE POUR LES PERSONNES ET OBJETS EMBARQUANT DANS LES AERONEFS	
A – De l'autorité légale pour le filtrage	18
B – Du filtrage des passagers et des bagages de cabine	18
C – Des passagers en transit et en correspondance	19
D – Des équipages d'aéronefs, personnels aéroportuaires et autres personnels ne voyageant pas	20

E – Des procédures spécifiques de filtrage	20
F – Du transport autorisé d'armes	21
G – Des personnes en détention ou sous contrôle administratif	21
H – Des bagages de soute	22
I – Du fret, des envois par coursier et envois express et poste	22
J – Des fournitures pour la restauration et provisions de bord	23

VIII – MATERIEL DE SURETE

A – De l'achat	23
B – De l'étalonnage	23
C – Du fonctionnement et de la maintenance	24

IX – PERSONNEL

A – Des critères de sélection	24
B – De la formation	25

X – GESTION DE LA RIPOSTE A DES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

A – Des généralités	25
B – Des responsabilités	25
C – Des mesures initiales	26
D – Du commandement	26
E – Du contrôle	27
F – De la prestation des services de navigation aérienne	27
G – Du soutien spécialisé	27
H – Des médias	28
I – Des Notifications	28

XI – EVALUATION DE L'EFFICACITE

A – Des principes du contrôle de la qualité	28
B – Des enquêtes	29
C – Des inspections/Audits	29
D – Des tests	30
E – Des exercices	30
F – Du programme de gestion de la sûreté	30

XII – AJUSTEMENT DE PROGRAMME ET DES PLANS CONJONCTURELS

A – Des généralités	31
B – Des responsabilités	31
C – De l'étude des incidents	31

XIII – FINANCEMENT DE LA SURETE

32

XIV – APPENDICES

32