



Instruction n° 0 0 0 8 6 /CCAA/DG/DSF du 0 7 AVR. 2006
relative au modèle de gestion du risque

1- Introduction

Le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile impose la réévaluation constante du niveau de la menace contre les opérations d'aviation civile à l'intérieur du Cameroun et l'ajustement en conséquence de ses éléments pertinents. Cette imposition recouvre deux concepts — évaluation de la menace et gestion du risque — qui ensemble forment la base d'une riposte de sûreté viable, efficace et économique aux actes d'intervention illicite dans l'aviation civile. La présente instruction porte sur le modèle de gestion du risque.

2- Antécédents

2.1 L'application de mesures de prévention intensifiées en rapport avec un niveau plus élevé de menace entraîne des dépenses qui risquent de peser lourdement sur les ressources de l'État ou de l'Autorité Aéronautique. Il est donc jugé plus efficace de déployer des moyens de défense au moment et à l'endroit où ils sont plus particulièrement nécessaires, au lieu de les appliquer d'une façon généralisée. Ce concept est appelé gestion du risque.

2.2 Le modèle de gestion du risque adopté dans cette instruction a été développé par l'OACI pour aider les États contractants dans leur réaction à des conditions de menace accrue. Elle doit être adaptée selon les besoins pour son utilisation.

2.3 Certains des avantages les plus évidents de ce modèle sont l'affectation optimale des moyens financiers et des ressources en personnel, et le renforcement de la confiance du public dans la sécurité des voyages aériens à destination et en provenance de l'État dont il s'agit.

3- Concept de gestion du risque

3.1 Globalement, les méthodologies d'évaluation de la menace et de gestion du risque font appel à trois principes essentiels de sûreté : *identifier*, *mettre en oeuvre* et *soutenir*. Dans une évaluation de menace, c'est le premier principe qui est principalement employé, alors que le deuxième et le troisième jouent un rôle notable dans le processus de gestion du risque.

3.2 Le but principal de toute contre-mesure de sûreté est la prévention. Ainsi, après l'achèvement de la première étape qui consiste à *identifier* la ou les menaces contre l'aviation civile, la tâche suivante consiste à concevoir une riposte de sûreté appropriée, en rapport avec cette menace. Cette tâche fait appel au principe de *mettre en oeuvre*.

3.3 Si l'on pose en hypothèse que des perpétrateurs potentiels ayant l'intention d'agir illicitement sur l'aviation civile peuvent mettre en échec un système de sûreté s'ils ont assez d'informations, de temps et d'opportunité, alors l'objectif logique est de trouver la meilleure façon de les empêcher d'exécuter avec succès un acte d'intervention illicite. Il est donc essentiel d'envisager la mise en oeuvre de mesures de sûreté préventives appropriées.

3.4 Cette intervention opérationnelle mène au troisième principe, *soutenir*, que l'on peut décrire comme la manifestation par l'État de la volonté politique et des moyens de maintenir des pratiques de sûreté appropriées et fiables. Sans la volonté de soutenir des mesures efficaces de sûreté de l'aviation, l'efficacité des autres principes est diminuée. Au moment de prendre des mesures pour prévenir des actes d'intervention illicite et d'autres activités criminelles contre des aéroports et des services de transport aérien, il faut évaluer jusqu'à quel point les mesures de sûreté peuvent être soutenues par des inspections, des audits et des enquêtes, du genre prévu dans un programme national de contrôle de la qualité.

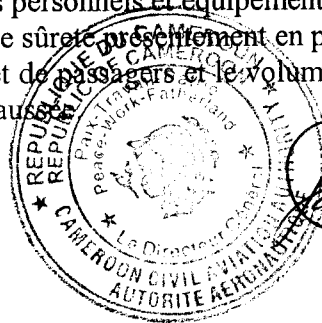
4- Matrice de gestion du risque

4.1 La présente section expose des critères pour trois niveaux de conditions de menace qui sont en corrélation avec les trois séries de contre-mesures suggérées dans la matrice de gestion du risque qui est décrite dans le Tableau en annexe.

- a) *Niveau 1 — Niveau de base* : correspond à des conditions de faible menace où, en l'absence d'informations vérifiables des services du renseignement indiquant qu'un exploitant d'aéronefs ou un aéroport est ciblé pour une attaque, il peut y avoir la *possibilité* d'intervention illicite par des individus ou des groupes, en raison de causes telles que troubles civils, différends syndicaux et présence active de factions antigouvernementales.
- b) *Niveau 2 — Niveau intermédiaire* : des informations des services du renseignement indiquent qu'il y a une *probabilité* qu'un ou plusieurs exploitants d'aéronefs et/ou aéroports soient ciblés pour une attaque.
- c) *Niveau 3 — Niveau élevé* : des informations des services du renseignement indiquent qu'un ou plusieurs exploitants d'aéronefs et/ou aéroports sont *expressément* ciblés pour une attaque.

4.2 Avant d'assigner des contre-mesures, il convient d'envisager ce qui suit :

- a) évaluer la nature et le niveau de la menace pesant sur un exploitant ou un aéroport, conformément à une évaluation valide du risque;
- b) déterminer la durée des conditions de menace accrue;
- c) se familiariser avec l'agencement et les opérations des installations et services concernés;
- d) procéder à un inventaire des personnels et équipements de sûreté disponibles;
- e) faire la revue des mesures de sûreté ~~présentement~~ en place;
- f) évaluer le nombre de vols et de passagers et le volume de bagages et de fret qui seraient l'objet de procédures de sûreté rehausées.



Le Directeur Général,

SAMA JUMA Ionatius

TABLEAU
Mesures de sûreté suggérées pour des conditions
de menace des niveaux de base, intermédiaire et élevé

N°	ZONE VISEE	NIVEAU DE BASE	NIVEAU INTERMEDIAIRE	NIVEAU ELEVE
1	Limites entre côté ville et côté piste	Etablir des limites entre les zones côté ville et côté piste. Protéger et inspecter, à intervalles irréguliers, tous les passages à travers ces limites.	Appliquer des mesures de base, plus patrouilles et vigilance rehaussées.	Appliquer les mesures intermédiaires.
2	Zones de sûreté à accès réglementé	Contrôler en permanence l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé. Employer un système de laissez-passer ou d'autres moyens pour les véhicules, le personnel et les équipages (1). Vérifier tous les documents d'identité et les laissez-passer aux points d'accès. Inspecter au hasard des véhicules et des fournitures.	Appliquer les mesures de base, plus fouille d'au moins 20% du personnel, des articles portés et des véhicules, avant de permettre l'accès.	Appliquer les mesures de base, plus fouille de 100% du personnel, des articles portés et des véhicules, avant de permettre l'accès.
3a	Filtrage des passagers (s'il est centralisé)	Fouiller tous les passagers au départ, ou les filtrer avec un équipement de détection de métaux, avant de permettre l'accès à la zone de sûreté à accès réglementé.	Appliquer les mesures de base, plus fouille de 10% des passagers à la porte d'embarquement.	Fouiller de nouveau, à la porte d'embarquement, tous les passagers au départ, ou les filtrer avant l'embarquement au moyen d'un équipement de détection de métaux. Fouiller 20% des passagers qui ont été filtrés au moyen d'un équipement de détection de métaux.
3b	Filtrage des passagers (à la porte d'embarquement)	Comme pour 3a	Appliquer les mesures de base, plus fouille manuelle (ou au moyen d'un équipement approuvé de technologie d'imagerie) de 20% des passagers à la porte d'embarquement.	Appliquer les mesures de base, plus fouille manuelle (ou au moyen d'un équipement approuvé de technologie d'imagerie) de 50% des passagers qui ont été filtrés au moyen d'un équipement de détection de métaux.
4a	Filtrage des bagages de cabine (s'il est centralisé)	Fouiller tous les bagages de cabine de passagers au départ, ou les filtrer par radioscopie. Fouiller 10% des bagages de cabine filtrés par radioscopie.	Appliquer les mesures de base, plus fouille manuelle (ou au moyen d'une technologie pointue approuvée) de 10% des bagages de cabine à la porte d'embarquement.	Fouiller de nouveau, la porte d'embarquement, les bagages de cabine de tous les passagers au départ, ou les filtrer par radioscopie avant leur introduction à bord de l'aéronef. Fouiller manuellement (ou au moyen d'une technologie pointue approuvée) 20% des bagages de cabine qui ont été filtrés par radioscopie.
4b	Filtrage des bagages de cabine (à la porte d'embarquement)	Comme pour 4a	Appliquer les mesures de base, plus fouille manuelle (ou au moyen d'une technologie pointue approuvée) de 20% des bagages de cabine qui ont été filtrés par radioscopie.	Appliquer les mesures de base, plus fouille manuelle (ou au moyen d'une technologie pointue approuvée) de 50% des bagages de cabine qui ont été filtrés par radioscopie.

(1) Procéder à la vérification des antécédents avant la délivrance d'un permis.

4

N°	ZONE VISEE	NIVEAU DE BASE	NIVEAU INTERMEDIAIRE	NIVEAU ELEVE
5	Séparation des passagers filtrés et non filtrés	Séparer des passagers à l'arrivée des passagers au départ qui ont été filtrés. Si la séparation physique n'est pas réalisable, appliquer des mesures de compensation selon l'évaluation de la menace par l'autorité nationale.	Appliquer les mesures de base.	Appliquer les mesures de base, mais des mesures compensatoires ne sont pas admises.
6	Contrôle de sûreté et fouille d'aéronefs	Contrôler/fouiller avant le départ les aéronefs dont le service aérien commence à l'aéroport, ainsi que les aéronefs en transit, pour vérifier que n'ont pas été placés ou laissés à bord des armes, des explosifs ou d'autres engins dangereux.	Appliquer les mesures de base.	Fouiller les aéronefs minutieusement et avec l'appui de techniques de détection appropriées, à la discrétion de l'autorité compétente.
7	Contrôle d'accès aux aéronefs	A la discrétion de l'exploitant d'aéronefs, compte tenu des mesures de sûreté de l'aéroport. Les portes d'aéronef laissées sans surveillance devraient être fermées et les escaliers enlevés, ou les passerelles rentrées.	Appliquer les mesures de base.	Contrôler strictement l'accès aux aéronefs, avec des gardes à chaque porte en usage. Fouiller tout le personnel qui demande l'accès, ainsi que tous les articles portés.
8	Evaluation du risque de passagers	Pas de prescription.	Pas de prescription.	Tous les passagers soumis à un système d'évaluation du risque de passagers, avec filtrage plus strict pour certains passagers.
9	Concordance avec les bagages de soute	Vérifier la concordance des bagages de soute avec les membres d'équipage et les passagers, avant leur chargement par des moyens manuels ou automatisés. Faire identifier tous les bagages non accompagnés.	Appliquer les mesures de base.	Appliquer les mesures de base mais utiliser des moyens automatiques ou une identification positive des passagers et bagages.
10	Filtration des bagages de soute	Filtrer au moins 5% des bagages de soute à l'origine et en correspondance, par fouille, par radioscopie conventionnelle ou par système de détection d'explosifs.	Filtrer 100% des bagages de soute à l'origine et en correspondance, par fouille radioscopie conventionnelle ou système de détection d'explosifs. Dans le cas de filtrage par radioscopie conventionnelle, fouiller aussi 10% des bagages ou les filtrer au moyen d'une technologie pointue de radioscopie.	Appliquer les mesures intermédiaires mais employer les meilleures technologies et procédures disponibles.
11	Bagages de soute non accompagnés	Filtrer tous les bagages de soute non accompagnés, sauf si leur origine et leur propriétaire peuvent être vérifiés. ²	Filtrer tous les bagages non accompagnés, par fouille ou par système de détection d'explosifs, ou les soumettre à une simulation en chambre de décompression, ou ne pas les transporter.	Appliquer les mesures intermédiaires.
12	Protection des bagages de soute	Protéger les bagages de soute contre les immixtions depuis le point d'acceptation jusqu'au chargement à bord de l'aéronef.	Appliquer les mesures de base.	Appliquer les mesures de base, plus placer les bagages de soute sous la surveillance constante de gardes de sûreté désignés, ou bien transporter en conteneurs sous scellés, après vérification.

2 ; Dans ce contexte, les bagages de soute non accompagnés sont les bagages de soute qui ont fortuitement séparés du passager.

N°	ZONE VISEE	NIVEAU DE BASE	NIVEAU INTERMEDIAIRE	NIVEAU ELEVE
13	Colis de fret aérien, de coursiers et de messageries	Faire contrôler tous les colis par les transporteurs aériens et/ou les agents habilités désignés et/ou tout organisme compétent, avant chargement à bord de l'aéronef.	Appliquer les mesures de base, plus filtrage au hasard et contrôles intensifiés. (Exception : agents habilités.)	Soumettre tout le fret aérien à des contrôles de sûreté ou à une simulation de vol complète, puis protéger jusqu'au chargement. Dans le cas des aéronefs transportant seulement du fret, n'appliquer que les mesures intermédiaires.
14	Poste	Faire contrôler tous les articles postaux par le transporteur et/ou une autorité postale habilitée désignée et/ou tout organisme compétent avant chargement à bord de l'aéronef.	Appliquer les mesures de base, plus filtrage au hasard et contrôles intensifiés. (Exception : agents habilités.)	Filtrer toute la poste ou la soumettre à une simulation en chambre de décompression, puis protéger jusqu'au chargement. Dans le cas des aéronefs transportant seulement du fret, n'appliquer que les mesures intermédiaires.
15	Fournitures de restauration en vol et de service à bord	Appliquer des mesures de sûreté définies pour empêcher l'introduction d'articles interdits dans les fournitures chargées à bord d'un aéronef.	Fouiller un pourcentage raisonnable des fournitures, et soit les faire accompagner jusqu'à l'aéronef, soit les transporter dans des conteneurs sous scellés.	Faire préparer toutes les fournitures sous la supervision de sûreté directe du transporteur aérien, ou les faire fouiller avant le chargement, puis les faire accompagner jusqu'à l'aéronef ou transporter sous scellés.
16	Désignation d'un coordonnateur de la sûreté	Pas de prescription.	Pas de prescription.	Désigner expressément un coordonnateur de la sûreté qui veillera à ce que toutes les mesures soient convenablement mises en œuvre.
17	Zones publiques	Patrouiller les zones publiques ou les faire surveiller si elles sont à proximité d'aires de mouvement d'aéronefs.	Appliquer les mesures de base.	Envisager de fermer les zones publiques à proximité d'aires de mouvement d'aéronefs, ou appliquer des mesures appropriées de contrôle d'accès.

4