



Instruction n° 00094 /CCAA/DG/DSF du 10 AVR. 2006  
relative aux tests des mesures de sûreté de l'aviation

**1- Généralités**

1.1 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.

1.2 Il est entendu que ces tests ne servent qu'à montrer si la mesure de sûreté ou le contrôle a été efficace et s'applique à l'endroit et au moment du test. Il est souvent difficile d'affirmer que des prétendus échecs dans des tests sont dus à une attention insuffisante dans l'application des mesures de sûreté qui sont testées (mauvaise supervision, formation insuffisante, etc.) ou à la présence de défauts dans la mesure elle-même, ou à une combinaison des deux.

1.3 L'emploi de tests comme moyen d'améliorer la mise en application doit être considéré avec circonspection. Cela vaut même dans le cas de leur utilisation pour maintenir la vigilance du personnel de sûreté, à cause des inconvénients à l'égard de la démotivation du personnel de sûreté lorsqu'une arme ou un engin n'est pas détecté. Bien que le résultat de tests ne soit pas toujours tout à fait clair quant aux raisons du succès ou de l'échec, il convient de collationner centralement les résultats pour voir quelles conclusions générales on peut en tirer et comment les mesures de sûreté peuvent éventuellement être améliorées.

1.4 Tout test subreptice doit être planifié et exécuté avec soin pour éliminer la possibilité de confusion avec une attaque réelle, ce qui peut perturber les opérations et entraîner un risque de blessures ou de mort pour toutes les personnes concernées. Les tests ne doivent être exécutés que sous la supervision attentive d'un personnel compétent et spécialement formé. Les procédures à suivre doivent être documentées en détail; des indications sont données ci-dessous.

**2- Responsabilités**

Il incombe à ceux qui conduisent des tests de veiller à ce que les tests de sûreté de l'aviation :

- soient dans les limites de la législation nationale;
- ne mettent pas des personnes en danger;
- ne compromettent pas la sécurité d'aéronefs ou d'installations et services aéroportuaires;
- n'endommagent pas des biens matériels;
- n'alarment pas ou ne dérangent pas le public ni des personnes ou organismes non soumis aux tests, y compris les services de police et d'autres organismes de sûreté.

*[Signature]*

### **3- Autorité des tests et certificats**

3.1 Il est nécessaire d'instaurer un système ou protocole officiel afin d'informer tous les participants au système d'aviation civile quant au statut et à l'autorité du programme de tests et quant à la situation juridique à l'égard des personnes qui les exécutent et des spécimens utilisés dans les tests de détection. Il convient d'élaborer une documentation et des permis ainsi que de distribuer des textes éducatifs afin d'assurer que tout le personnel concerné de la sûreté d'aéroport et des services de police soit en mesure d'identifier positivement les personnes qui exécutent un test autorisé dans le cadre du programme de tests. Cela est particulièrement important lorsque des spécimens de test sont découverts, afin que les membres de l'équipe exécutant les tests ne soient pas considérés comme de possibles perpétrateurs d'un acte d'intervention illicite.

3.2 La personne qui exécute un test doit être munie d'une lettre d'autorité ou d'un permis spécial exposant les principaux détails du test et l'autorité d'exécution qui lui a été conférée. Ce document doit être accompagné d'une carte d'identité officielle avec photo ou d'un autre document d'identité émis par l'État, par exemple un passeport confirmant immédiatement l'identité de la personne lorsqu'un spécimen de test est découvert. Le personnel des zones de filtrage doit être suffisamment familier avec la forme de présentation de ces documents pour éviter que les tests ne prennent trop de temps et ne perturbent l'acheminement des passagers.

### **4- Désignation d'un contrôleur de test**

4.1 Il est nécessaire de désigner pour chaque test une personne formée et responsabilisée, qui est le contrôleur du test et a la responsabilité :

- de la planification globale du test;
- de la conduite et du briefing du personnel affecté au test;
- de la distribution et de la réception des spécimens de test;
- de l'exécution du test dans des conditions de sécurité;
- du débriefing du personnel testé;
- de la production de tous documents et rapports nécessaires.

### **5- Sélection et briefing du personnel des tests**

5.1 La sélection des agents affectés aux tests est importante en raison du caractère furtif des tests, car ils sont placés dans des situations potentiellement stressantes, qui risquent par ailleurs de créer la panique et la confusion s'ils s'écartent des procédures requises. Tout le personnel des tests doit donc être recruté parmi des volontaires. Le personnel des tests doit être composé de personnes calmes, capables d'être performantes dans des conditions de stress élevé et de suivre les instructions avec précision. De plus, ces personnes doivent être capables de prendre des décisions raisonnées et logiques et de réfléchir clairement et rapidement lorsque les plans ne se déroulent pas comme il était prévu. Des personnes ayant précédemment circulé dans la zone de sûreté de l'aviation soumise au test, ou étant bien familiarisées avec d'autres emplacements, sont capables de se concentrer sur la tâche et sont moins troublées par des changements inattendus dans le test planifié.

5.2 Comme la participation à un test en qualité de volontaire peut être perçue comme une diversion intéressante par rapport aux fonctions habituelles, il faut prendre soin d'identifier les volontaires qui s'intéressent surtout à l'aspect distrayant de la tâche plutôt qu'aux autres aspects plus ordinaires de la transcription d'informations durant leur passage dans le système soumis au test. Ces personnes ne doivent pas être retenues pour les tests, car l'expérience a montré qu'elles risquent de manquer de

fiabilité dans le respect des instructions ou dans l'observation et la transcription des aspects importants mais moins centraux du secteur soumis au test.

## **6- Résultats de tests, documentation et distribution**

6.1 Les résultats de tests d'installations aéroportuaires doivent être transcrits. Ces résultats peuvent servir à déceler des caractéristiques et trouver les raisons pour lesquelles certains spécimens de test n'ont pas été décelés, et peut-être à identifier des carences dans les procédures de sûreté, nécessitant des mesures correctives de la part des autorités responsables.

6.2 Il convient de recueillir dans les tests le plus possible d'informations, notamment sur le temps de réaction du personnel armé de soutien fourni par les services de police et sur le respect des procédures opérationnelles. Ces informations permettent de déterminer l'efficacité de la fonction de sûreté soumise au test et le degré de familiarisation du personnel avec les plans conjoncturels, ainsi que la fréquence des entraînements.

6.3 Dans un programme de tests, il est inévitable que certains spécimens de test ne soient pas découverts. Par conséquent, les résultats de tous les tests individuels doivent être classifiés conformément à des lignes directrices nationales, et la distribution doit être restreinte conformément à la réglementation locale. Les informations concernant les tests ne doivent pas être communiquées à des personnes non autorisées à les recevoir.

6.4 Dès l'achèvement de chaque test, il doit y avoir un débriefing rapide sur place. Il convient de mettre l'accent sur la valeur éducative que l'on peut en retirer, non seulement pour les exécutants du service de sûreté mais aussi pour d'autres qui ont des responsabilités en matière de normes de sûreté, plutôt que sur le simple résultat de réussite ou d'échec.

6.5 Il importe de donner un retour positif d'information au personnel qui a participé à un test de sûreté réussi. Lorsqu'un spécimen de test n'a pas été décelé, il convient de montrer au personnel concerné où et comment les spécimens étaient cachés et comment une fouille plus approfondie aurait pu amener à déceler le spécimen.

6.6 Il convient de rédiger un rapport exposant les résultats du test et recommandant toutes mesures correctives à l'égard des carences observées dans les équipements ou procédures. Toutes les circonstances du test doivent être prises en considération, particulièrement si le spécimen de test n'a pas été décelé. Pour faciliter l'élaboration du rapport, le contrôleur du test doit, avant de quitter le site, réunir les informations ci-après :

- date du dernier étalonnage de l'équipement de sûreté;
- niveau d'affluence en passagers au moment du test;
- ressources disponibles en personnel; indiquer si la zone d'inspection était dotée d'un personnel complet;
- depuis combien de temps les personnes étaient au travail, tant dans l'environnement effectif du test que dans d'autres activités sur le site;
- informations en relation avec la performance de la ou des personnes concernées (formation, tests précédemment subis);
- degré de supervision de la zone d'inspection au moment du test;
- autres circonstances ayant pu influencer sur le résultat du test.

+

## **7- Contrôle, distribution et inventaire des spécimens de test**

### **7.1- Armes à feu/autres armes**

Toutes armes à feu utilisées dans des tests doivent être non fonctionnelles ou enrobées dans du plastique ou de la résine.

### **7.2- Engins explosifs improvisés**

7.2.1 Lorsqu'il est nécessaire de simuler des engins explosifs aux fins d'un test, il convient de n'utiliser que des engins totalement inertes, ne contenant pas de matières explosives actives ou réelles. Il convient de les marquer clairement, même lorsqu'ils ne sont pas utilisés, pour indiquer qu'il s'agit de spécimens de test et qu'ils ne contiennent pas de matières explosives.

7.2.2 Il peut être utile que le contrôleur du test ait en sa possession une photographie de l'engin utilisé, avec en surimpression l'indication que l'engin est un spécimen de test et qu'il ne contient pas de matières explosives.

7.2.3 Il importe que les spécimens de test soient constamment comptabilisés et il convient de tenir un inventaire de tous les spécimens et de le vérifier en regard des spécimens effectivement en stock. Seules certaines personnes désignées doivent avoir accès aux spécimens de test et un système rigoureux de responsabilisation doit être appliqué pour la distribution et l'utilisation des spécimens.

7.2.4 Les spécimens de test ne doivent être remis aux personnes exécutant un test que pour la période temps minimale nécessaire pour effectuer le test. Les spécimens ne doivent à aucun moment être exposés à la vue du public, afin de ne pas inquiéter ou alarmer des passagers. À la fin d'un test, le contrôleur du test doit comptabiliser la totalité des spécimens distribués pour le test, afin de vérifier qu'ils ont tous été récupérés.

7.2.5 Dans bien des cas il est possible d'effectuer des tests d'efficacité sans utiliser des armes ou des engins explosifs simulés. Par exemple, des tests de procédures de contrôle d'accès ne nécessitent généralement pas la présence de spécimens mais seulement d'un permis falsifié ou périmé d'identification de sûreté d'aéroport. On peut souvent effectuer des tests de techniques de fouille de passagers en cachant sur une personne des objets tels qu'une pile de téléphone mobile qui déclenche l'alarme du détecteur de métaux, nécessitant alors l'intervention du fouilleur. Peu importe que l'objet ne soit pas une arme, car c'est l'aptitude du fouilleur à donner correctement suite aux alarmes qui est importante, et non pas ce qui est effectivement découvert. Il y a un avantage secondaire : la personne qui effectue le test peut exécuter d'autres tests du même genre sans être reconnue par du personnel de la zone d'inspection.

## **8- Tests de nouvelles technologies de détection d'explosifs**

Réservé



Le Directeur Général,

**SAMA JUMA Ignatius**