

**MINISTERE DES TRANSPORTS, DE
L'AVIATION CIVILE ET DE LA MARINE
MARCHANDE**

Décret n° 2024-224 du 4 juin 2024 fixant
les conditions d'agrément et les obligations
des intervenants en matière de sûreté du
fret, de la poste, des approvisionnements de
bord des aéronefs et des fournitures
destinées aux aéroports

Décret n° 2024-224 du 4 juin 2024 fixant les
conditions d'agrément et les obligations des in-
tervenants en matière de sûreté du fret, de la poste,
des approvisionnements de bord des aéronefs et des
fournitures destinées aux aéroports

Le Premier ministre, chef du Gouvernement,

Vu la Constitution ;

Vu le traité révisé de la communauté économique et
monétaire de l'Afrique centrale du 25 juin 2008 ;

Vu le règlement n° 07/12 -UEAC-066-CM-23 du
22 juillet 2012 portant adoption du code de l'aviation
civile des Etats membres de la communauté
économique et monétaire de l'Afrique centrale ;

Vu le décret n° 61-277 du 11 novembre 1961 portant
ratification de la convention relative à l'aviation civile
et des protocoles d'amendements relatifs à l'aviation
civile internationale ;

Vu le décret n° 2010-824 du 31 décembre 2010 por-
tant création, attributions et composition du comité
national de sûreté de l'aviation civile tel que modifié
par le décret n° 2014-197 du 9 mai 2014 ;

Vu le décret n° 2010-826 du 31 décembre 2010 fixant
les conditions d'exercice des services d'assistance en
escale, tel que modifié et complété par le décret n°
2019-219 du 13 août 2019 ;

Vu le décret n° 2010-831 du 31 décembre 2010 régle-
mentant la sûreté sur les aéroports et aérodromes, tel
que modifié par le décret n° 2015-258 du 27 février
2015 ;

Vu le décret n° 2019-216 du 13 août 2019 relatif à la
sûreté du fret et de la poste de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2021-300 du 15 mai 2021 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2022-1850 du 24 septembre 2022 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Décète :

Article premier : Le présent décret est pris en application de l'article 6 du décret n° 2019-216 du 13 août 2019 relatif à la sûreté du fret et de la poste de l'aviation civile.

Il fixe les conditions d'obtention de l'agrément et les obligations des différents intervenants dans la chaîne logistique de sécurisation de fret et/ou de la poste.

Article 2 : Au sens du présent décret, on entend par :

Fournisseur habilité d'approvisionnements de bord : l'agent habilité d'approvisionnements de bord tel que défini par le décret n° 2019-216 du 13 août 2019 susvisé.

Article 3 : Les entités dont les envois, en raison de leur volume, de leur constitution, de leur sensibilité ou de leur complexité, ne peuvent être inspectés/filtrés aux aéroports et aérodromes, sont tenus d'obtenir l'agrément d'expéditeur connu.

Article 4 : Les services de douanes aux aéroports ont de droit le statut d'agents habilités.

Article 5 : Les sociétés dites « intégratrices ou expressistes » sont tenues d'obtenir l'agrément d'agent habilité.

Article 6 : Les sociétés d'assistance en escale ayant l'agrément « service commissariat » sont tenues d'obtenir l'agrément de fournisseur habilité d'approvisionnements de bord.

Article 7 : Les compagnies aériennes et les sociétés d'assistance en escale ayant l'agrément « fret et poste » peuvent obtenir le statut d'agent habilité.

Article 8 : Les conditions d'obtention des agréments et les obligations des agents habilités, des expéditeurs connus, de fournisseurs habilités d'approvisionnements de bord, de fournisseurs connus d'approvisionnements de bord et de fournisseurs connus de fournitures destinées aux aéroports, ainsi que toute autre entité intervenant dans Ici chaîne logistique de sécurisation du fret, de la poste et autres biens, sont telles que fixées en annexe au présent décret.

Article 9 : Le ministre chargé de l'aviation civile, le ministre chargé des finances et le ministre chargé des postes sont habilités, en cas de besoin, à fixer par voie réglementaire toute mesure visant à la mise en œuvre du présent décret.

Article 10 : Le présent décret, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 4 juin 2024

Le Premier ministre, chef du Gouvernement

Anatole Collinet MAKOSSO

Le ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Honoré SAYI

Le ministre de l'intérieur, de la décentralisation et du développement local,

Raymond Zéphirin MBOULOU

Le ministre des affaires étrangères, de la francophonie et des Congolais de l'étranger,

Jean-Claude GAKOSSO

Le ministre de l'économie et des finances

Jean-Baptiste ONDAYE

Le ministre des postes, des télécommunications et de l'économie numérique

Léon Juste IBOMBO

ANNEXE AU DECRET RELATIF AUX AGREMENTS ET OBLIGATIONS DES INTERVENANTS EN MATIERE DE SURETE DU FRET, DE LA POSTE, DES APPROVISIONNEMENTS DE BORD DES AERONEFS ET DES FOURNITURES DESTINEES AUX AEROPORTS

Définitions et acronymes

Aux fins du présent règlement, on entend par :

Bagage de cabine : bagage destiné à être transporté dans la cabine d'un aéronef ;

Bagage de soute : bagages destinés à être transportés dans la soute d'un aéronef ;

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

BDAHEC : Base de Données des Agents Habilités et des Expéditeurs Connus ;

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

Contrôle de sûreté : mesures établies visant à empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs ou d'autres engins, articles ou substances dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite ;

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

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

Courrier de transporteur aérien : la poste dont l'expéditeur et le destinataire sont tous deux des transporteurs aériens ;

E EI : Engin explosif Improvisé ;

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

Fret ou poste en correspondance: le fret ou la poste partant par un autre aéronef que celui par lequel il est arrivé ;

Fret ou poste en transit : le fret ou la poste partant par le même aéronef que celui par lequel il est arrivé ;

Fret ou poste à haut risque : fret ou poste qui, au vu de renseignements concrets, sont réputés poser une menace pour l'aviation civile ; ou qui présentent des anomalies ou des traces de manipulation qui éveillent les soupçons ;

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

Matériel de transporteur aérien : le matériel dont l'expéditeur et le destinataire sont tous deux des transporteurs aériens, ou qui est utilisé par un transporteur aérien ;

Poste : tous les envois postaux confiés par, et destinés à être remis à, des opérateurs postaux désignés pour exploiter le service postal conformément aux actes de l'Union Postale Universelle (UPU) ;

Transporteur aérien : société détentrice d'un agrément et d'un certificat de transporteur aérien ;

Vérification des antécédents : vérification de l'identité et de l'expérience antérieure d'une personne, et notamment de son dossier judiciaire et de toute autre information de sûreté susceptible d'intervenir dans l'évaluation de l'aptitude de cette personne, conformément à la législation nationale ;

Zone de sûreté à accès réglementé : zones côté piste d'un aéroport, identifiées comme étant des zones particulièrement sensibles où, en plus du contrôle d'accès, d'autres contrôles de sûreté sont réalisés.

I. FRET ET POSTE

A. DISPOSITIONS GENERALES

1. Articles prohibés

Les engins explosifs et incendiaires assemblés qui ne sont pas transportés conformément aux règles de sécurité applicables (document 9284 OACI – marchandises dangereuses) doivent être considérés comme des articles prohibés dans les envois de fret et de poste.

2. Contrôles de sûreté

2.1. La totalité du fret et de la poste

La totalité du fret et de la poste est soumise à des contrôles de sûreté avant leur chargement à bord d'un aéronef. Un transporteur aérien n'accepte pas de transporter du fret ou de la poste à bord d'un aéronef à moins qu'il n'ait réalisé ces contrôles de sûreté lui-même ou que la réalisation de ces contrôles ait été confirmée et attestée par un agent habilité ou un expéditeur connu.

2.2. Le fret et la poste en correspondance

Le fret et la poste en correspondance peuvent être soumis à d'autres contrôles de sûreté décrits dans une mesure d'application.

2.3. Le fret et la poste en transit

Le fret et la poste en transit peuvent être exemptés des contrôles de sûreté s'ils restent à bord de l'aéronef.

2.4. Contrôles de sûreté de base

La totalité du fret et de la poste doit être soumise à une inspection/filtrage par un agent habilité avant le chargement à bord d'un aéronef, sauf dans les cas suivants :

- a) l'envoi a fait l'objet, de la part d'un agent habilité, des contrôles de sûreté requis et a été protégé contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles ont été effectués et jusqu'au chargement ; ou
- b) l'envoi a fait l'objet, de la part d'un expéditeur connu, des contrôles de sûreté requis et a été protégé contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles ont été effectués et jusqu'au chargement ; ou
- c) l'envoi est exempté de l'inspection/filtrage et a été protégé contre toute intervention non autorisée à partir du moment où il a reçu le statut de fret aérien identifiable ou de poste aérien identifiable et jusqu'au chargement.-

2.5. contrôles de sûreté spéciaux

Lorsqu'une raison quelconque porte à croire qu'un envoi qui a fait l'objet de contrôles de sûreté a été altéré ou n'a pas été protégé contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles ont été effectués, il doit être soumis à une inspection/filtrage par un agent habilité avant d'être chargé sur un aéronef. Les envois qui semblent avoir été significativement altérés ou qui sont suspects pour toute autre raison doivent être traités comme du fret ou de la poste à haut risque (FCHR), conformément au point I.A.5.

2.6. Accès au fret et la poste

Une personne disposant d'un accès non accompagné à du fret aérien identifiable ou à de la poste aérienne identifiable qui a fait l'objet des contrôles de sûreté requis doit avoir passé avec succès une vérification de ses antécédents.

3. Inspection/Filtrage

3.1 Sélection des méthodes d'inspection/filtrage appropriées

Lors de l'inspection/filtrage de fret ou de la poste :

- a) les moyens et méthodes les plus susceptibles de détecter des articles prohibés doivent être employés, en tenant compte de la nature de l'envoi ; et
- b) ces moyens et méthodes doivent être d'un niveau suffisant pour obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans l'envoi.

3.2 Procédure en cas de doute

Lorsque l'opérateur ne peut obtenir l'assurance raisonnable de l'absence d'article prohibé dans l'envoi, celui-ci doit être refusé ou être une nouvelle fois soumis à une inspection/filtrage, à la satisfaction de l'opérateur.

3.3. Méthodes d'inspection/filtrage

L'inspection/filtrage du fret et de la poste doit être réalisée en mettant en œuvre au moins l'une des méthodes suivantes :

- a) Vérification visuelle (VCK) ;
- b) Inspection physique/fouille manuelle (PHS) ;
- c) Radioscopie conventionnelle (XRY) ;
 - i. Vue simple ;
 - ii. Vue multiple ; et
 - iii. Scanneur neutronique ;
- d) Radioscopie par algorithme (EDS) :
 - i. Vue simple ;
 - ii. Vue multiple ;
 - iii. Tomographie par ordinateur ; et
 - iv. Diffraction ;
- e) Détection d'objets métallique dans le fret (CMD) ;
- f) Détection de traces d'explosifs (ETD) ;

- i. Particules ; et
- ii. Vapeur ;
- g) Chiens détecteurs d'explosifs (EDD)
 - i. Non dirigés (FREDD) ; et
 - ii. Détecteurs à distance d'odeurs d'explosifs (REST)

3.4. Autres méthodes d'inspection/filtrage

Après accord de l'Autorité Compétente, d'autres contrôles de sûreté appropriés peuvent être appliqués lorsque aucun autre moyen ou méthode indiqué au point I.A.3.3. ne peut être utilisé en raison de la nature de l'envoi.

3.5. Flux continu des images

Les personnes effectuant l'inspection/filtrage du fret au moyen d'un équipement d'imagerie radioscopique ou de détection d'explosifs ne doivent normalement pas consacrer plus de 20 minutes d'affilée à l'examen d'images. Après chacune de ces périodes, l'opérateur ne doit pas examiner d'images pendant au moins 10 minutes. Cette exigence s'applique uniquement si les images à examiner se présentent sous la forme d'un flux continu.

3.6. Exemptions de l'inspection/filtrage

Les envois suivants sont dispensés d'inspection/filtrage :

- a) produits destinés à sauver la vie, sensibles au facteur temps (LFSM), pour autant qu'ils proviennent d'une source fiable et qu'ils soient accompagnés de la documentation appropriée ;
- b) échantillons de produits de l'industrie biomédicale (BIOM) susceptibles d'être endommagés par l'inspection, pour autant qu'ils proviennent d'une source fiable et qu'ils soient accompagnés de la documentation appropriée ;
- c) dépouilles mortelles, sous réserve du contrôle des scellés, du certificat de mise en bière et de la certification des pompes funèbres ;
- d) urnes funéraires, sous réserve du contrôle du procès-verbal de constat et d'incinération du corps délivré par les pompes funèbres ou un organisme d'incinération agréé ;
- e) matières nucléaires (NUCL), pour autant qu'elles soient protégées conformément à la convention sur la protection physique des matières nucléaires, ouverte à la signature à New York et Vienne le 3 mars 1980 ;
- f) envois qui, individuellement, ont moins de 6 mm d'épaisseur et dont le poids total est inférieur à 250 grammes, ces deux conditions étant cumulatives, et les envois groupés composés uniquement de ces envois (SMUS) ;
- g) fret et poste en correspondance (TRNS), sauf dans les cas où l'État a reçu des informations indiquant que le fret ou la poste ne peut pas être considéré comme ayant été soumis à des contrôles de sûreté appropriés ;

- h) valises diplomatiques (DIPL) portant les marques extérieures visibles d'un Etat à condition qu'ils soient scellés et que la personne qui les convois produise une pièce justificative et une autorisation appropriée pour présenter ces envois diplomatiques et pour autant que les exigences de la convention de Vienne sur les relations diplomatiques soient respectées.

3.7 Sources fiables

Aux fins des points I.A.3.6 a) et b), les sources fiables comprennent les organisations médicales et caritatives établies dont l'agent habilité a confirmé :

- a) l'adresse ;
- b) la nature de l'activité ou des opérations ;
- c) les coordonnées d'une personne se portant garante de l'envoi ;
- d) son numéro d'enregistrement légal.

La documentation doit indiquer l'origine de l'envoi, les coordonnées du destinataire et une description du contenu.

Le statut de source fiable est accordé par l'Autorité Compétente dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

3.8 Autres exemptions

L'Autorité Compétente peut, sur la base d'une évaluation du risque, autoriser que les envois suivants soient exemptés d'inspection/filtrage ou fassent l'objet de procédures de sûreté spéciales :

- a) la poste ou le fret gouvernemental dans les cas où la sûreté et la protection sont assurées par le service de l'État qui l'expédie ; et
- b) le fret et la poste transportés sur des vols ponctuels ad hoc effectués pour le compte d'un seul expéditeur.

4. Protection du fret et de la poste

4.1 Protection du fret et de la poste au cours du transport

Afin de garantir que les envois qui ont fait l'objet des contrôles de sûreté requis soient protégés contre toute intervention non autorisée au cours du transport :

- a) les envois doivent être emballés ou scellés par l'agent habilité ou l'expéditeur connu afin de garantir que toute atteinte à leur intégrité soit mise en évidence. Lorsque cela n'est pas possible, d'autres mesures de protection garantissant l'intégrité de l'envoi doivent être prises ;
- b) le compartiment à fret du véhicule dans lequel est prévu le transport des envois doit être verrouillé ou scellé ou, dans le cas de véhicules bâchés, arrimé avec des câbles TIR afin de garantir que toute intervention illicite soit détectée, ou, dans le cas de véhicules à plate-

forme, la zone de chargement doit être maintenue sous surveillance ; et

- c) la déclaration du transporteur définie par l'Autorité Compétente doit être signée par le transporteur qui a conclu le contrat de transport avec l'agent habilité, l'expéditeur connu, le fournisseur habilité d'approvisionnements de bord, le fournisseur connu d'approvisionnements de bord ou le fournisseur connu de fournitures destinées aux aéroports, à moins que le transporteur ne soit lui-même agréé en l'une des qualités précédemment citées.

La déclaration signée doit être conservée par l'acteur pour le compte duquel le transport est effectué. Sur demande, une copie de la déclaration signée doit également être mise à la disposition de l'agent habilité ou du transporteur aérien qui reçoit l'envoi, ou à toute autorité ayant besoin d'en connaître.

4.2 Transport côté piste

Les points I.A.4.1 b) et c) ne s'appliquent pas au cours du transport côté piste.

4.2.1 Protection du fret et de la poste au cours de la manutention, du stockage et du chargement à bord d'un aéronef

4.2.1.1 Envois dans la zone de sûreté à accès réglementé

Les envois du fret et de la poste qui se trouvent dans la zone de sûreté à accès réglementé doivent être considérés comme protégés contre toute intervention non autorisée.

4.2.1.2 Envois qui ne se trouvent pas dans la zone de sûreté à accès réglementé

Les envois du fret et de la poste qui ne se trouvent pas dans la zone de sûreté à accès réglementé doivent être protégés contre toute intervention non autorisée jusqu'à leur remise à un autre agent habilité ou à un transporteur aérien. Les envois doivent être placés dans les parties des locaux d'un agent habilité qui sont soumises à un contrôle d'accès ou, lorsqu'ils sont placés ailleurs, doivent être considérés comme protégés contre toute intervention non autorisée :

- a) s'ils sont protégés physiquement de façon à prévenir l'introduction d'un article prohibé ; ou
- b) s'ils ne sont pas laissés sans surveillance et l'accès est limité aux personnes chargées de la protection et du chargement du fret et de la poste sur un aéronef.

5. Fret et poste à haut risque (FPHR)

5.1 Identification du FPHR

Le fret ou la poste à haut risque est défini sur la base d'une évaluation des risques. Cette évaluation doit

être révisée régulièrement. L'évaluation des risques peut tenir compte, entre autres, des éléments suivants :

- a) origine et destination de l'envoi ;
- b) itinéraire ;
- c) connaissance des acteurs de la chaîne d'approvisionnement ;
- d) type de marchandise ; et
- e) envois et autres informations, notamment les résultats d'inspections.

5.2. Application

Une expédition de fret ou de poste est considérée comme étant à haut risque si elle est présentée par une entité inconnue ou si elle montre des signes d'altération et si, de plus, elle répond à l'un des critères suivants :

- a) des renseignements concrets indiquent qu'elle constitue une menace pour l'aviation civile ; ou
- b) elle présente des anomalies qui éveillent des soupçons ; ou
- c) la nature du fret ou de l'envoi postal est telle que les mesures de sûreté de base sont peu susceptibles, à elles seules, de détecter des articles interdits qui pourraient mettre en danger l'aéronef (c'est-à-dire un EEI) ;
- d) le fret ou la poste provient ou l'itinéraire inclut un ou des pays considérés à haut risque.

Que le fret ou la poste provienne d'une entité connue ou d'une entité inconnue, des renseignements concrets que possède l'État à leur sujet peuvent faire que l'expédition soit considérée comme étant à haut risque.

La liste des pays à haut risque est établie par le Premier ministre, chef du Gouvernement sur requête du comité restreint de sûreté et après avis du ministre chargé des affaires étrangères.

5.3. Contrôles de sûreté supplémentaire

Avant tout transport de fret ou de poste à haut risque, celui-ci doit faire l'objet de l'un des contrôles de sûreté supplémentaires suivants :

- a) des équipements de détection d'explosifs (EDS) ; ou
- b) une combinaison d'au moins deux méthodes d'inspection/filtrage, incluant au moins une des méthodes de détection hors traces d'explosifs indiquées au point I.A.3.3 et une des méthodes suivantes :
 - i) chiens détecteurs d'explosifs ; ou
 - ii) équipement de détection de traces d'explosifs ;

- c) Pour la poste et le fret dont le poids est inférieur à 500 g, un équipement d'imagerie radioscopique à double vue ou un équipement radioscopique à simple vue, pour autant que chaque objet soit examiné par le même agent de sûreté au minimum sous deux angles différents soumis à une rotation d'au moins 60 degrés, sans dépasser 90 degrés.

5.4 Niveau de l'inspection/filtrage

Les contrôles de sûreté appliqués doivent être suffisants pour obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans l'envoi. Lorsque l'agent de sûreté ne peut obtenir l'assurance raisonnable de l'absence d'article prohibé dans l'envoi, celui-ci est refusé ou est une nouvelle fois soumis à une inspection/filtrage, à la satisfaction de l'agent de sûreté.

6. Déclaration de sûreté

A l'issue des contrôles de sûreté effectués sur le fret ou la poste, l'agent habilité ou l'expéditeur connu établit la déclaration de sûreté dont le modèle, la forme et le contenu sont fixés par l'Autorité Compétente.

B. AGREMENTS ET OBLIGATIONS

1. Agents Habilités

1.1. Agrément

Les agents habilités sont agréés par l'Autorité Compétente.

La durée de l'agrément est de cinq (5) ans renouvelable. La délivrance de l'agrément est subordonnée au paiement de droits y relatifs à l'Autorité de l'Aviation Civile.

L'agrément en qualité d'agent habilité doit spécifier les sites.

Le dossier de demande d'agrément doit contenir les pièces suivantes :

- copie des statuts de la société ;
- copie de l'attestation d'immatriculation au registre du commerce et du crédit mobilier ;
- copie de l'attestation de moralité fiscale ;
- l'adresse de chaque site devant être validé ;
- un programme de sûreté décrivant les méthodes et les procédures à suivre ;
- le manuel de contrôle de la qualité ;
- le manuel de formation ;
- un organigramme détaillé et le curriculum vitae du personnel d'encadrement sûreté ;
- la liste du personnel par site, leurs qualifications et les extraits du casier judiciaire de l'ensemble du personnel datant de trois (3) mois au moins ;
- une police d'assurance couvrant les risques liés à l'activité, entre autres, toutes les responsabilités contre les incidents de toute nature pouvant survenir à l'occasion des prestations ;

- la liste des équipements de sûreté et des installations.

Le programme sûreté type des agents habilités est fixé par l'Autorité Compétente.

L'Autorité de l'Aviation Civile doit examiner le programme de sûreté soumis par l'agent habilité et procéder ensuite à une vérification sur place des sites spécifiés afin de s'assurer que le candidat satisfait aux exigences légales.

Afin de déterminer que le candidat satisfait à ces exigences, les agents de l'Autorité de l'Aviation Civile utilise la liste de contrôle fixée par l'Autorité Compétente.

Une fois que la liste de contrôle est complétée, les informations qu'elle contient doivent être traitées comme des informations classifiées.

L'Autorité Compétente est par ailleurs habilitée à émettre toute instruction à l'attention des agents habilités.

Une fois agréé, l'agent habilité doit être répertorié dans la BDAHEC.

1.2 Retrait d'agrément

Si l'Autorité Compétente n'est plus convaincue que l'agent habilité satisfait aux conditions ayant permis son agrément, elle doit retirer le statut d'agent habilité pour le ou les sites spécifiés.

Immédiatement après le retrait, et dans tous les cas après vingt-quatre heures (24) au plus tard, l'Autorité Compétente doit veiller à ce que le changement de statut de l'ancien agent habilité soit indiqué dans la BDAHEC.

1.3 Sous-traitance de mesures de sûreté

Un agent habilité peut sous-traiter une ou plusieurs des actions suivantes :

- N'importe lequel des contrôles de sûreté visés au point I.A.2 auprès d'un autre agent habilité ;
- N'importe lequel des contrôles de sûreté visés au point I.A.2 auprès d'une autre entité, lorsque les contrôles sont effectués sur le propre site de l'agent habilité ou sur un aéroport et qu'ils sont couverts par le programme de sûreté de l'agent habilité ou de l'exploitant d'aéroport ;
- La protection et l'acheminement d'envois jusqu'à un transporteur qui satisfait aux exigences du point I.B.1.5 ci-après.

1.4 Procédure d'agrément

La procédure d'agrément des agents habilités est fixée par l'Autorité Compétente.

1.5 Contrôles de sûreté à mettre en œuvre par un agent habilité

Le détenteur de l'agrément d'agent habilité est tenu d'accomplir les contrôles de sûreté ci-dessous cités directement par ses propres soins ou par le biais d'un sous-traitant de la manière qui suit :

1.5.1 Acceptation

Au cours de l'acceptation, l'agent habilité s'assure de l'origine de l'envoi, de l'identité de la personne qui livre l'envoi, si l'envoi a fait l'objet ou pas des contrôles et établit le statut de sûreté de l'envoi.

1.5.1.1 Origine des envois

Lors de l'acceptation d'envois, l'agent habilité doit déterminer si l'entité d'où proviennent les envois est un agent habilité, un expéditeur connu ou ne dispose d'aucun de ces statuts.

1.5.1.2 Personne qui livre l'envoi

L'agent habilité ou le transporteur aérien doit demander à la personne qui livre tout envoi de présenter une carte d'identité, un passeport, un permis de conduire ou un autre document portant sa photographie et qui a été délivré ou est reconnu par l'Autorité Compétente. La carte ou le document doit être utilisé pour établir l'identité de la personne qui effectue la livraison.

1.5.1.3 Établissement du statut sûreté de l'envoi

Lorsqu'il accepte des envois de la part d'un autre agent habilité, l'agent habilité qui reçoit l'envoi doit établir le statut sûreté de l'envoi, en vérifiant si la mention «SPX», «SHR» ou «SCO» figure ou non sur la documentation jointe. Si aucune de ces mentions n'est indiquée, il doit être considéré qu'aucun contrôle de sûreté n'a été effectué antérieurement.

1.5.1.3.1 Envois ayant fait l'objet de contrôles de sûreté auparavant

Lorsqu'il accepte un envoi ayant fait l'objet de contrôles de sûreté auparavant, l'agent habilité doit établir l'identité et l'adresse de l'agent ou de l'expéditeur. À cette fin, il est vérifié au minimum si l'agent ou l'expéditeur figure dans la BDAHEC.

1.5.1.3.2 Envois n'ayant fait l'objet de contrôles de sûreté auparavant

L'agent habilité doit veiller à ce que les envois qui n'ont pas fait préalablement l'objet de tous les contrôles de sûreté requis :

- soient soumis à une inspection/filtrage conformément au point I.A.3 ; ou
- soient acceptés pour stockage sous sa responsabilité exclusive, ne soient pas identifiables en tant qu'envois destinés à être transportés par aéronef avant leur sélection, et soient sélectionnés de manière autonome, sans aucune

intervention de l'expéditeur ou de toute autre personne ou entité autre que celle désignée par elle à cet effet.

Le b) s'applique uniquement si l'expéditeur ne peut prévoir que l'envoi doit être transporté par voie aérienne.

1.6 Protection des envois sécurisés

Après l'application des contrôles de sûreté, l'agent habilité doit veiller à ce que le fret et la poste soient protégés conformément au point I.A.4

1.7 Documentation

Après l'application des contrôles de sûreté visés aux points I.B.1.5.1.1 à I.B.1.5.1.3, l'agent habilité doit veiller à ce que tout envoi confié à un transporteur aérien ou à un autre agent habilité soit accompagné des documents appropriés, sous forme d'une lettre de transport aérien ou d'une déclaration séparée, sous forme électronique ou sur papier.

1.8 Contenu de la documentation

La documentation visée au point I.B.1.7 doit être disponible, pour inspection par l'Autorité de l'Aviation Civile, à tout moment avant le chargement de l'envoi dans un aéronef et après pendant vingt-quatre heures, ou pendant la durée du vol si cette durée est supérieure, et doit comporter toutes les informations suivantes :

- a) l'identifiant alphanumérique unique de l'agent habilité tel qu'attribué par l'Autorité Compétente ;
- b) un identifiant unique pour l'envoi, tel que le numéro de la lettre de transport aérien (fille ou mère-house ou Master airwaybill) ;
- c) le contenu de l'envoi ;
- d) le statut de sûreté attribué à l'envoi, au moyen d'un des sigles suivants :
 - «SPX», signifiant que l'envoi est sécurisé pour être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-poste ; ou
 - «SCO», signifiant que l'envoi est sécurisé pour être transporté par des aéronefs tout-cargo ou tout-poste seulement; ou
 - «SHR» signifiant que l'envoi est sécurisé pour être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-poste, dans le respect des exigences relatives au fret ou au poste à haut risque.
- e) la raison pour laquelle le statut de sûreté a été délivré, au moyen du sigle
 - i) «KC» («reçu d'un expéditeur connu»); ou
 - ii) «RA» (« sélectionné par un agent habilité ») ; ou
 - iii) les moyens ou la méthode d'inspection/ filtrage utilisés, comme suit :

- (1) fouille manuelle (PHS) ;
 - (2) Équipement d'imagerie radioscopique (XRY) ;
 - (3) Équipement de détection d'explosifs (EDS) ;
 - (4) Chiens détecteurs d'explosifs (EDD);
 - (5) Équipement de détection de traces d'explosifs (ETD) ;
 - (6) Contrôle visuel (VCK);
 - (7) Détecteurs de métaux (CMD) ;
 - (8) Toute autre méthode (AOM)conformément au point 3 lorsque la méthode utilisée doit être spécifiée ; ou
- iv) les motifs d'exemption d'inspection/filtrage de l'envoi
 - f) le nom de la personne qui a délivré le statut de sûreté, ou une identification équivalente, ainsi que la date et l'heure de la délivrance;
 - g) l'identifiant unique tel qu'attribué par l'Autorité Compétente de sûreté, ou de tout agent habilité qui a accepté le statut de sûreté attribué à un envoi par un autre agent habilité.

1.9 Groupages

En cas de groupages, les exigences des points I.B.1.7et I.B.1.8 sont réputées satisfaites si :

- a) L'agent habilité qui effectue le groupage conserve les informations requises aux points I.B.1.8 a) à g) pour chaque envoi distinct pendant 24 heures ou pendant la durée du ou des vols si cette durée est supérieure ; et
- b) La documentation qui accompagne le groupage comprend l'identifiant alphanumérique de l'agent habilité qui a effectué le groupage, un identifiant unique du groupage et son statut de sûreté.

Le point a) n'est pas exigé pour les groupages qui sont toujours soumis à l'inspection/filtrage ou sont exemptés de l'inspection/filtrage conformément aux points I.A.3.6 a) et e)si l'agent habilité donne au groupage un identifiant unique et indique le statut de sûreté ainsi qu'une raison unique pour laquelle celui-ci a été délivré.

1.10 Remise des envois à un autre agent habilité

Lorsqu'il accepte un envoi n'ayant pas fait l'objet de tous les contrôles de sûreté requis, l'agent habilité peut également décider de ne pas procéder aux contrôles de sûreté visés au point I.B.1.5 mais de remettre les envois à un autre agent habilité qui veillera à la mise en œuvre de ces contrôles de sûreté.

1.11 Recrutement et formation du personnel

Un agent habilité doit veiller à ce que tout le personnel effectuant des contrôles de sûreté soit recruté et formé conformément aux exigences du PNFSAC et à ce que tout le personnel ayant accès au fret aérien identifiable ou au poste aérien identifiable qui ont fait

l'objet des contrôles de sûreté requis ait été recruté et ait suivi une formation à la sûreté conformément aux exigences du PNFSAC.

2. Expéditeurs connus

2.1 Agrément

Les expéditeurs connus sont agréés par l'Autorité Compétente.

La durée de l'agrément est de trois (3) ans renouvelable. La délivrance de l'agrément est subordonnée au paiement de droits y relatifs à l'Autorité de l'Aviation Civile.

L'agrément en qualité d'expéditeur connu doit spécifier les sites.

Le dossier de demande d'agrément doit contenir les pièces suivantes :

- copie des statuts de la société ;
- copie de l'attestation d'immatriculation au registre du commerce et du crédit mobilier ;
- copie de l'attestation de moralité fiscale ;
- l'adresse de chaque site devant être validé ;
- un programme de sûreté décrivant les méthodes et les procédures à suivre ;
- le manuel de contrôle de la qualité ;
- le manuel de formation ;
- un organigramme détaillé et le curriculum vitae du personnel d'encadrement sûreté ;
- la liste du personnel par site, leurs qualifications et les extraits du casier judiciaire de l'ensemble du personnel datant de trois (3) mois au moins ;
- une police d'assurance couvrant les risques liés à l'activité, entre autres, toutes les responsabilités contre les incidents de toute nature pouvant survenir à l'occasion des prestations ;
- la liste des installations ;
- la liste des équipements éventuels.

Le programme sûreté type des expéditeurs connus est fixé par l'Autorité Compétente.

L'Autorité de l'Aviation Civile doit examiner le programme de sûreté soumis par l'expéditeur connu et procéder ensuite à une vérification sur place des sites spécifiés afin de s'assurer que le candidat satisfait aux exigences légales.

Afin de déterminer que le candidat satisfait à ces exigences, les agents de l'Autorité de l'Aviation Civile utilise la liste de contrôle fixée par l'Autorité Compétente.

Une fois que la liste de contrôle est complétée, les informations qu'elle contient doivent être traitées comme des informations classifiées.

L'Autorité Compétente est par ailleurs habilitée à émettre toute instruction à l'attention des expéditeurs connus.

Une fois agréé, l'expéditeur connu doit être répertorié dans la BDAHEC.

2.1.1 Procédure pour l'agrément

La procédure d'agrément des expéditeurs connus est fixée par l'Autorité Compétente.

2.1.2 Retrait d'agrément

Si l'Autorité Compétente n'est plus convaincue que l'expéditeur connu satisfait aux conditions ayant permis son agrément, elle doit retirer le statut d'expéditeur connu pour le ou les sites spécifiés.

Immédiatement après le retrait, et dans tous les cas après vingt-quatre heures (24) au plus tard, l'Autorité Compétente doit veiller à ce que le changement de statut de l'ancien expéditeur connu soit indiqué dans la BDAHEC.

2.2 Obligations

2.2.1 Contrôles de sûreté à mettre en œuvre

Un expéditeur connu doit veiller à ce que :

- a) le niveau de sûreté sur le site ou dans les locaux soit suffisant pour protéger le fret aérien identifiable ou la poste aérienne identifiable contre toute intervention non autorisée ; et
- b) tout le personnel effectuant des contrôles de sûreté soit recruté et formé conformément aux exigences du PNFSAC et tout le personnel ayant accès au fret aérien identifiable ou au poste aérien identifiable qui a fait l'objet de vérification d'antécédents ; et
- c) au cours de la production, de l'emballage, du stockage, de l'expédition et/ou du transport, selon le cas, le fret aérien identifiable ou la poste aérienne identifiable soit protégé de toute intervention ou manipulation non autorisée.

Lorsque, pour quelque raison que ce soit, ces contrôles de sûreté n'ont pas été effectués sur un envoi, ou que l'envoi en question ne provient pas de l'expéditeur connu agissant pour son propre compte, l'expéditeur connu doit clairement le faire savoir à l'agent habilité afin que le point I.A.1.5 puisse être appliqué.

2.2.2 Envois nécessitant l'inspection/ filtrage

L'expéditeur connu doit accepter que les envois qui n'ont pas fait l'objet des contrôles de sûreté appropriés soient soumis à une inspection/filtrage conformément au point I.A.3

II. APPROVISIONNEMENTS DE BORD

A. DISPOSITIONS GENERALES

1. Les approvisionnements doivent être considérés comme des approvisionnements de bord à partir du

moment où ils sont identifiables comme approvisionnements à emporter à bord d'un aéronef pour utilisation, consommation ou achat par les passagers ou l'équipage au cours d'un vol.

2. Les approvisionnements de bord, y compris la restauration, destinés à être transportés ou utilisés à bord d'un aéronef sont soumis à des contrôles de sûreté et sont ensuite protégés jusqu'à leur chargement dans l'aéronef afin d'empêcher que des articles prohibés ne soient introduits à bord d'un aéronef.

3. La liste des articles prohibés dans les approvisionnements de bord est fixée par l'Autorité Compétente.

1. Contrôles de sûreté

1.1 Les approvisionnements de bord doivent être soumis à une inspection/filtrage avant d'être introduits dans une zone de sûreté à accès réglementé, sauf dans les cas suivants :

- a) ils ont fait l'objet de contrôles de sûreté de la part d'un transporteur aérien qui les livre jusqu'à son propre aéronef et ont été protégés contre toute intervention non autorisée depuis l'exécution de ces contrôles jusqu'à la livraison à l'aéronef ; ou
- b) ils ont fait l'objet de contrôles de sûreté de la part d'un fournisseur habilité et ont été protégés contre toute intervention non autorisée depuis l'exécution de ces contrôles jusqu'à l'arrivée dans la zone de sûreté à accès réglementé, ou, le cas échéant, jusqu'à la livraison au transporteur aérien ou à un autre fournisseur habilité ; ou
- c) ils ont fait l'objet de contrôles de sûreté de la part d'un fournisseur connu et ont été protégés contre toute intervention non autorisée depuis l'exécution de ces contrôles jusqu'à la livraison au transporteur aérien ou à un fournisseur habilité.

1.2 Lorsqu'une raison quelconque porte à penser que des approvisionnements de bord ayant fait l'objet de contrôles de sûreté ont été altérés ou n'ont pas été protégés contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles ont été effectués, ils doivent être soumis à une inspection/filtrage avant d'être autorisés à pénétrer dans les zones de sûreté à accès réglementé.

2. Inspection/filtrage

2.1. Lors de l'inspection/filtrage des approvisionnements de bord, les moyens ou la méthode employés doivent tenir compte de la nature des approvisionnements et être d'un niveau suffisant pour obtenir une assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans les approvisionnements.

2.2 Les moyens ou méthodes d'inspection/filtrage suivants doivent être utilisés isolément ou combinés :

- a) contrôle visuel ;
- b) palpation/fouille manuelle ;
- c) équipement d'imagerie radioscopique ;

- d) équipement de détection d'explosifs (EDS) ;
- e) équipement de détection de traces d'explosifs (ETD) en combinaison avec le point a) ;
- f) chiens détecteurs d'explosifs en combinaison avec le point a).

Lorsque l'opérateur ne peut déterminer si les approvisionnements de bord contiennent ou non des articles prohibés, ceux-ci doivent être refusés ou être une nouvelle fois soumis à une inspection/filtrage, à la satisfaction de l'opérateur.

B. AGREMENTS ET OBLIGATIONS

1. AGREMENT

1.1 Fournisseurs habilités d'approvisionnements de bord

1.1 Les fournisseurs habilités d'approvisionnements de bord doivent être agréés par l'Autorité Compétente. La durée de l'agrément est de trois (3) ans renouvelable. La délivrance de l'agrément est subordonnée au paiement de droits y relatifs à l'Autorité de l'Aviation Civile.

L'agrément en qualité de fournisseur habilité d'approvisionnements de bord doit spécifier les sites.

Le dossier de demande d'agrément doit contenir les pièces suivantes :

- copie des statuts de la société ;
- copie de l'attestation d'immatriculation au registre du commerce et du crédit mobilier ;
- copie de l'attestation de moralité fiscale ;
- l'adresse de chaque site devant être validé ;
- un programme de sûreté décrivant les méthodes et les procédures à suivre ;
- le manuel de contrôle de la qualité ;
- le manuel de formation ;
- un organigramme détaillé et le curriculum vitae du personnel d'encadrement sûreté ;
- la liste du personnel par site, leurs qualifications et les extraits du casier judiciaire de l'ensemble du personnel datant de trois (3) mois au moins ;
- une police d'assurance couvrant les risques liés à l'activité, entre autres, toutes les responsabilités contre les incidents de toute nature pouvant survenir à l'occasion des prestations ;
- la liste des installations ;
- la liste des équipements éventuels.

Le programme sûreté type des fournisseurs habilités d'approvisionnements de bord est fixé par l'Autorité Compétente.

L'Autorité de l'Aviation Civile doit examiner le programme de sûreté soumis par le fournisseur habilité d'approvisionnements de bord et procéder ensuite à une vérification sur place des sites spécifiés afin de s'assurer que le candidat satisfait aux exigences légales.

L'Autorité Compétente est par ailleurs habilitée à émettre toute instruction à l'attention des fournisseurs habilités d'approvisionnements de bord.

1.1.1 Procédure d'agrément

La procédure d'agrément des fournisseurs habilités d'approvisionnements de bord est fixée par l'Autorité Compétente.

1.1.2 Retrait d'agrément

Si l'Autorité Compétente n'est plus convaincue que le fournisseur habilité d'approvisionnements de bord satisfait aux conditions ayant permis son agrément, elle doit retirer le statut fournisseur habilité d'approvisionnements de bord pour le ou les sites spécifiés.

1.2 Fournisseurs connus d'approvisionnements de bord

Toute entité (le «fournisseur») qui met en œuvre les contrôles de sûreté visés au point II.B.2 ci-après et livre des approvisionnements de bord, mais pas directement à bord des aéronefs, doit être agréée en qualité de fournisseur connu par l'Autorité Compétente à la demande de l'opérateur ou l'entité à laquelle elle livre des biens.

La durée de l'agrément est de deux (2) ans renouvelable. La délivrance de l'agrément est subordonnée au paiement de droits y relatifs à l'Autorité de l'Aviation Civile.

L'agrément en qualité de fournisseur connu d'approvisionnements de bord doit spécifier les sites.

Le dossier de demande d'agrément doit contenir les pièces suivantes :

- copie des statuts de la société ;
- copie de l'attestation d'immatriculation au registre du commerce et du crédit mobilier ;
- copie de l'attestation de moralité fiscale ;
- l'adresse de chaque site devant être validé ;
- un programme de sûreté décrivant les méthodes et les procédures à suivre ;
- le manuel de contrôle de la qualité ;
- le manuel de formation ;
- un organigramme détaillé et le curriculum vitae du personnel d'encadrement sûreté ;
- la liste du personnel par site, leurs qualifications et les extraits du casier judiciaire de l'ensemble du personnel datant de trois (3) mois au moins ;
- une police d'assurance couvrant les risques liés à l'activité, entre autres, toutes les responsabilités contre les incidents de toute nature pouvant survenir à l'occasion des prestations ;
- la liste des installations.

Le programme sûreté type des fournisseurs connus d'approvisionnements de bord est fixé par l'Autorité Compétente.

L'Autorité de l'Aviation Civile doit examiner le programme de sûreté soumis par le fournisseur connu d'approvisionnements de bord et procéder ensuite à une vérification sur place des sites spécifiés afin de s'assurer que le candidat satisfait aux exigences légales.

L'Autorité Compétente est par ailleurs habilitée à émettre toute instruction à l'attention des fournisseurs connus d'approvisionnements de bord.

1.2.1 Retrait d'agrément

Si l'Autorité Compétente n'est plus convaincue que le fournisseur connu d'approvisionnements de bord satisfait aux conditions ayant permis son agrément, elle doit retirer le statut de fournisseur connu d'approvisionnements de bord pour le ou les sites spécifiés.

2. OBLIGATIONS

2.1 Contrôles de sûreté à appliquer par un transporteur aérien, un fournisseur habilité et un fournisseur connu

2.1.1. Tout transporteur aérien, fournisseur habilité et fournisseur connu d'approvisionnements de bord doit :

- a) désigner une personne responsable de la sûreté dans l'entreprise ;
- b) veiller à ce que les personnes qui ont accès aux approvisionnements de bord reçoivent une formation de sensibilisation à la sûreté générale conformément au PNFSAC avant que cet accès leur soit accordé ;
- c) empêcher l'accès non autorisé à ses locaux et aux approvisionnements de bord ;
- d) obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans des approvisionnements de bord ; et
- e) placer des scellés à témoin d'intégrité sur tous les véhicules et/ou les conteneurs qui transportent des approvisionnements de bord, ou les protéger physiquement.

Le point e) ne s'applique pas au transport côté piste.

2.1.2 Si un fournisseur connu confie le transport d'approvisionnements à une autre société qui n'est pas un fournisseur connu du transporteur aérien ou du fournisseur habilité, le fournisseur connu doit veiller à ce que tous les contrôles de sûreté visés au point 2.1.1 soient respectés.

2.2 Dispositions complémentaires en matière de sûreté applicables aux approvisionnements de bord en liquides, aérosols et gels (LAG) et sacs à témoin d'intégrité (STEB)

Les approvisionnements de bord consistant en sacs à témoin d'intégrité doivent être livrés dans des emballages à témoin d'intégrité dans une zone côté piste ou dans une zone de sûreté à accès réglementé.

Une fois entrés dans une zone côté piste ou dans une zone de sûreté à accès réglementé et jusqu'à leur

vente finale à bord de l'aéronef, les LAG et les sacs à témoin d'intégrité doivent être protégés contre toute intervention non autorisée.

III. FOURNITURES DESTINEES AUX AEROPORTS

A. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Les fournitures doivent être considérées comme des fournitures destinées aux aéroports à partir du moment où elles sont identifiables comme destinées à être vendues, utilisées ou mises à disposition dans les zones de sûreté à accès réglementé des aéroports. La liste des articles prohibés dans les fournitures destinées aux aéroports est fixée par l'Autorité Compétente.

Les fournitures destinées à être vendues ou utilisées dans les zones de sûreté à accès réglementé, y compris les fournitures pour les magasins hors taxes et les restaurants, sont soumises à des contrôles de sûreté afin d'empêcher que des articles prohibés ne soient introduits dans ces zones.

1. CONTRÔLES DE SÛRETÉ

1.1. Les fournitures destinées aux aéroports doivent être soumis à une inspection/filtrage avant d'être autorisées à pénétrer dans les zones de sûreté à accès réglementé, sauf :

- a) si elles ont fait l'objet de contrôles de sûreté de la part d'un exploitant d'aéroport qui les livre jusqu'à son propre aéroport et ont été protégées contre toute intervention non autorisée depuis l'exécution de ces contrôles jusqu'à la livraison dans la zone de sûreté à accès réglementé ; ou
- b) si elles ont fait l'objet des contrôles de sûreté requis de la part d'un fournisseur connu ou d'un fournisseur habilité et ont été protégées contre toute intervention non autorisée depuis la mise en œuvre de ces contrôles jusqu'à la livraison dans la zone de sûreté à accès réglementé.

1.2. Les fournitures destinées aux aéroports qui proviennent d'une zone de sûreté à accès réglementé peuvent être exemptées de ces contrôles de sûreté.

1.3. Lorsqu'une raison quelconque porte à penser que des fournitures destinées aux aéroports ayant fait l'objet de contrôles de sûreté ont été altérées ou n'ont pas été protégées contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles ont été effectués, elles doivent être soumises à une inspection/filtrage avant d'être autorisées à pénétrer dans les zones de sûreté à accès réglementé.

1.4. Lors de l'inspection/filtrage des fournitures destinées aux aéroports, les moyens ou la méthode employés doivent tenir compte de la nature des fournitures et être d'un niveau suffisant pour obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans les fournitures.

1.5. Les moyens ou méthodes d'inspection/filtrage suivants doivent être utilisés, isolément ou combinés :

- a) contrôle visuel ;
- b) palpation/fouille manuelle ;
- c) équipement d'imagerie radioscopique ;
- d) équipement de détection d'explosifs (EDS) ;
- e) équipement de détection de traces d'explosifs (ETD) en combinaison avec le point a) ;
- f) chiens détecteurs d'explosifs en combinaison avec le point a).

Lorsque l'opérateur ne peut déterminer si les fournitures destinées aux aéroports contiennent ou non des articles prohibés, celles-ci doivent être refusées ou être une nouvelle fois soumises à une inspection/filtrage, à la satisfaction de l'opérateur.

B. AGREMENT ET OBLIGATIONS

1. AGREMENT

1.1 Agrément de fournisseur connu des fournitures destinées à l'aéroport

Toute entité qui met en œuvre des contrôles de sûreté tels que visés au point 2 ci-après et livre des fournitures destinées aux aéroports doit être agréé en qualité de fournisseur connu par l'Autorité Compétente à la demande de l'exploitant d'aéroport concerné.

La durée de l'agrément est de deux (2) ans renouvelable. La délivrance de l'agrément est subordonnée au paiement de droits y relatifs à l'Autorité de l'Aviation Civile.

L'agrément en qualité de fournisseur connu des fournitures destinées à l'aéroport doit spécifier les sites.

Le dossier de demande d'agrément doit contenir les pièces suivantes :

- copie des statuts de la société ;
- copie l'attestation d'immatriculation au registre du commerce et du crédit mobilier ;
- copie de l'attestation de moralité fiscale ;
- l'adresse de chaque site devant être validé ;
- un programme de sûreté décrivant les méthodes et les procédures à suivre ;
- le manuel de contrôle de la qualité ;
- le manuel de formation ;
- un organigramme détaillé et le curriculum vitae du personnel d'encadrement sûreté ;
- la liste du personnel par site, leurs qualifications et les extraits du casier judiciaire de l'ensemble du personnel datant de trois (3) mois au moins ;
- la liste des installations.

Le programme sûreté type des fournisseurs connus des fournitures destinées à l'aéroport est fixé par l'Autorité Compétente.

L'Autorité de l'Aviation Civile doit examiner le programme de sûreté soumis par le fournisseur connu des fournitures destinées à l'aéroport et procéder

ensuite à une vérification sur place des sites spécifiés afin de s'assurer que le candidat satisfait aux exigences légales.

L'Autorité Compétente est par ailleurs habilitée à émettre toute instruction à l'attention des fournisseurs connus des fournitures destinées à l'aéroport.

1.1.1 Procédure d'agrément

La procédure d'agrément des fournisseurs connus des fournitures destinées à l'aéroport est fixée par l'Autorité Compétente.

1.1.2 Retrait d'agrément

Si l'Autorité Compétente de Sûreté n'est plus convaincue que le fournisseur connu des fournitures destinées à l'aéroport satisfait aux conditions ayant permis son agrément, elle doit lui retirer son statut pour le ou les sites spécifiés.

2. OBLIGATIONS

2.1 Contrôles de sécurité à mettre en œuvre par un fournisseur connu ou par un exploitant d'aéroport

2.1.1 Un fournisseur connu de fournitures destinées aux aéroports ou un exploitant d'aéroport qui livre des fournitures destinées aux aéroports dans la zone de sûreté à accès réglementé doit :

- a) désigner une personne responsable de la sûreté dans l'entreprise ; et
- b) veiller à ce que les personnes qui ont accès aux fournitures destinées aux aéroports reçoivent une formation de sensibilisation à la sûreté générale conformément au PNFSAC avant que cet accès leur soit accordé ; et
- c) empêcher l'accès non autorisé à ses locaux et aux fournitures destinées aux aéroports ; et
- d) veiller, dans toute la mesure du possible, à ce qu'aucun article prohibé ne soit dissimulé dans des fournitures destinées aux aéroports ; et
- e) placer des scellés à témoin d'intégrité sur tous les véhicules et/ou les conteneurs qui transportent des fournitures destinées aux aéroports, ou les protéger physiquement.

Le point e) ne s'applique pas au transport côté piste.

2.1.2 Si un fournisseur connu confie le transport de fournitures vers l'aéroport à une autre société qui n'est pas un fournisseur connu pour l'exploitant d'aéroport, le fournisseur connu doit veiller à ce que tous les contrôles de sûreté visés au présent point soient respectés.

2.2 Dispositions complémentaires en matière de sûreté applicables aux approvisionnements de bord en liquides, aérosols et gels (LAG) et sacs à témoin d'intégrité (STEB)

Les fournitures de sacs à témoin d'intégrité doivent être livrées dans des emballages à témoin d'intégrité

dans une zone côté piste au-delà du point de contrôle des cartes d'embarquement ou dans une zone de sûreté à accès réglementé.

Une fois entrés dans une zone côté piste ou dans une zone de sûreté à accès réglementé et jusqu'à leur vente finale dans le point de vente, les LAG et les sacs à témoin d'intégrité doivent être protégés contre toute intervention non autorisée.

A l'entrée dans la zone côté piste ou dans une zone de sûreté à accès réglementé, une vérification visuelle des fournitures de LAG et de sacs à témoin d'intégrité doit être effectuée afin de s'assurer que celle-ci ne présentent aucun signe d'altération.

Seuls les sacs à témoin d'intégrité qui sont physiquement protégés ou qui sont placés sous surveillance sont considérés comme protégés contre toute intervention non autorisée.