



## MINISTRE DES TRANSPORTS ET DE LA METEOROLOGIE

-----

### DECRET N° 2023 - 965

portant approbation du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile

### LE PREMIER MINISTRE, CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu la Constitution,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 à laquelle Madagascar a adhéré le 14 avril 1962 ;

Vu la loi n° 2012-011 du 13 août 2012, modifiée et complétée par la loi n° 2015-006 du 12 février 2015, portant Code malagasy de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 99-821 du 20 octobre 1999, modifié et complété par le décret n° 2011-601 du 27 septembre 2011, fixant les statuts de l'Aviation Civile de Madagascar (ACM) ;

Vu le décret n° 2008-187 du 15 février 2008, modifié et complété par les décrets n° 2013-710 du 17 septembre 2013 et n° 2022-983 du 06 juillet 2022, portant organisation de l'Administration de l'aviation civile et fixant les attributions des structures qui la composent ;

Vu le décret n°2013-027 du 15 janvier 2013, modifié et complété par les décrets n° 2015- 1648 du 15 décembre 2015 et n°2016-1092 du 02 août 2016, portant réglementation des aéroports ;

Vu le décret n°2019-1407 du 19 juillet 2019, portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2021- 822 du 15 août 2021, modifié et complété par les décrets n° 2022-400 du 16 mars 2022 et n°2023-165 du 20 février 2023, portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret n°2021-863 du 01 septembre 2021 fixant les attributions du Ministre des Transports et de la Météorologie ainsi que l'organisation générale de son Ministère ;

**Sur proposition du Ministre des Transports et de la Météorologie ;**

**En conseil de Gouvernement,**

### DECRETE :

**Article premier** : En application des dispositions de l'article L.1.4.1.1 de la loi n° 2012-011 du 13 août 2012, modifiée et complétée par la loi n° 2015-006 du 12 février 2015 portant Code malagasy de l'aviation civile, est approuvé le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile, en abrégé « PNSAC ».

**Article 2** : Le PNSAC est annexé au présent décret et en fait partie intégrante.

**Article 3** : L'objectif du PNSAC est de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite au moyen de règlements, pratiques et procédures de sauvegarde.

Le PNSAC est conçu pour répondre aux normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17 de la convention de Chicago relative à la sûreté de l'aviation civile internationale susvisée ainsi qu'aux dispositions connexes figurant dans les autres Annexes de ladite convention.

**Article 4** : Le PNSAC s'applique aux autorités aéroportuaires, exploitants, gestionnaires d'aéroport, organismes prestataires, fournisseurs de services et toutes autres parties prenantes impliquées directement ou indirectement dans la mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation civile sur l'ensemble du territoire de la République de Madagascar.

**Article 5** : Toutes dispositions antérieures à celles du présent décret sont et demeurent abrogées, notamment celles du décret n° 2013-328 du 08 mai 2013 portant approbation du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile.

**Article 6** : En raison de l'urgence et conformément aux dispositions des articles 4 et 6 alinéa 2 de l'ordonnance n° 62-041 du 19 septembre 1962 relative aux dispositions générales de droit interne et de droit international privé, le présent décret entre immédiatement en vigueur dès sa publication par voie radiodiffusée ou télévisée, indépendamment de sa publication au Journal Officiel de la République de Madagascar.

**Article 7** : Le Ministre de la Défense Nationale, le Ministre des Affaires Etrangères, le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, le Ministre de l'Economie et des Finances, le Ministre de l'Intérieur et de la Décentralisation, le Ministre de la Sécurité Publique, le Ministre de la Santé Publique, le Ministre de la Communication et de la Culture, le Ministre des Transports et de la Météorologie, le Ministre de l'Agriculture et de l'Elevage, le Ministre de la Pêche et de l'Economie Bleue, le Ministre du Développement Numérique, de la Transformation Digitale, des Postes et des Télécommunications, le Ministre des Mines et des Ressources Stratégiques, le Ministre de l'Environnement et du Développement Durable et le Secrétaire d'Etat auprès du Ministère de la Défense Nationale chargé de la Gendarmerie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Antananarivo, le 07 août 2023

PAR LE PREMIER MINISTRE,  
CHEF DU GOUVERNEMENT,

**NTSAY Christian**

LE MINISTRE DE LA DEFENSE  
NATIONALE

LE MINISTRE DES AFFAIRES  
ETRANGERES

**Général de Corps d'Armée  
RAKOTOARIJONA  
Josoa**

**SYLLA Yvette**

LE GARDE DES  
SCEAUX, MINISTRE DE  
LA JUSTICE

LE MINISTRE DE L'ECONOMIE  
ET DES FINANCES

**RANDRIAMANANTENASOA**  
**Landy Mbolatiana**

**RABARINIRINARISON**  
**Rindra Hasimbelo**

LE MINISTRE DE L'INTERIEUR  
ET DE LA DECENTRALISATION

LE MINISTRE DE LA SECURITE  
PUBLIQUE

**TOKELY Justin**

**Contrôleur Général de Police**  
**RANDRIANARISON Fanomezantsoa**  
**Rodellys**

LE MINISTRE DE LA SANTE  
PUBLIQUE

LE MINISTRE DE LA COMMUNICATION  
ET DE LA CULTURE

**Professeur**  
**RANDRIAMANANTANY ZELY Arivelo**

**RAKOTONDRAZAFY Lalatiana**

LE MINISTRE DES TRANSPORTS  
ET DE LA METEOROLOGIE

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE  
ET DE L'ELEVAGE

**RAMONJAVELO Manambahoaka**  
**Valéry**

**RAMILISON Harifidy**

LE MINISTRE DE LA PECHE  
ET DE L'ECONOMIE BLEUE

LE MINISTRE DU DEVELOPPEMENT  
NUMERIQUE,  
DE LA TRANSFORMATION DIGITALE,  
DES POSTES  
ET DES TELECOMMUNICATIONS

**MAHATANTE Paubert**

**RAZAFINDRAMALO Tahina**

LE MINISTRE DES MINES ET DES  
RESSOURCES STRATEGIQUES

LE MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT ET DU  
DEVELOPPEMENT DURABLE

**RAKOTOMALALA Herindrainy**  
**Olivier**

**VINA Marie-Orléa**

LE SECRETAIRE  
D'ETAT AUPRES DU  
MINISTERE  
DE LA DEFENSE NATIONALE  
CHARGE DE LA GENDARMERIE

**Général de Division**  
**GELLE Serge**



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

**Edition 02 – 20/01/2023**  
**Amendement 00 du 20/01/2023**

**Annexe au Décret n°**

**AVIATION CIVILE DE MADAGASCAR**

**Edition 02**  
**20 Janvier 2023**

**DIFFUSION RESTREINTE**



Aviation Civile de Madagascar

PROGRAMME NATIONAL  
SURETE DE L'AVIATION CIVILE

DE

Édition : 02  
Amendement : 00  
Date : 20/01/2023  
Page : FC.1

PNSAC-ACM/DGE-002

**FICHE DE CONTROLE**

-----

Amendement		Insertion		
N°	Date d'application*	Date d'insertion	Nom et signature	Observations
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				

(\*) A remplir par le détenteur du PNSAC à chaque amendement

Chaque détenteur est responsable de sa mise à jour dès la réception de l'avis de mise à jour.

DIFFUSION RESTREINTE





## LISTE DES PAGES EFFECTIVES

-----

Page	N°édition	Date d'édition	N° amendement	Date d'amendement
<b>Page de garde</b>				
00	02	20/01/2023	00	20/01/2023
<b>Fiche de contrôle</b>				
FC.1	03	20/01/2023	00	20/01/2023
<b>Liste des amendements</b>				
LA.1	03	20/01/2023	00	20/01/2023
<b>Liste des pages effectives</b>				
PE.1	02	20/01/2023	00	20/01/2023
PE.2	02	20/01/2023	00	20/01/2023
PE.3	02	20/01/2023	00	20/01/2023
<b>Liste des détenteurs</b>				
LD.1	02	20/01/2023	00	20/01/2023
<b>Feuille d'observations</b>				
FO.1	02	20/01/2023	00	20/01/2023
<b>Table des matières</b>				
TM.1	02	20/01/2023	00	20/01/2023
TM.2	02	20/01/2023	00	20/01/2023
TM.3	02	20/01/2023	00	20/01/2023
TM.4	02	20/01/2023	00	20/01/2023
TM.5	02	20/01/2023	00	20/01/2023
TM.6	02	20/01/2023	00	20/01/2023
TM.7	02	20/01/2023	00	20/01/2023
<b>CHAPITRE I</b>				
I.1	02	20/01/2023	00	20/01/2023
I.2	02	20/01/2023	00	20/01/2023
I.3	02	20/01/2023	00	20/01/2023
I.4	02	20/01/2023	00	20/01/2023
I.5	02	20/01/2023	00	20/01/2023
I.6	02	20/01/2023	00	20/01/2023
I.7	02	20/01/2023	00	20/01/2023
I.8	02	20/01/2023	00	20/01/2023
I.9	02	20/01/2023	00	20/01/2023
<b>CHAPITRE II</b>				
II.1	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.2	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.3	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.4	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.5	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.6	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.7	02	20/01/2023	00	20/01/2023



II.8	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.9	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.10	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.11	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.12	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.13	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.14	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.15	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.16	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.17	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.18	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.19	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.20	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.21	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.22	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.23	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.24	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.25	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.26	02	20/01/2023	00	20/01/2023
II.27	02	20/01/2023	00	20/01/2023
<b>CHAPITRE III</b>				
III.1	02	20/01/2023	00	20/01/2023
III.2	02	20/01/2023	00	20/01/2023
III.3	02	20/01/2023	00	20/01/2023
III.4	02	20/01/2023	00	20/01/2023
III.5	02	20/01/2023	00	20/01/2023
III.6	02	20/01/2023	00	20/01/2023
III.7	02	20/01/2023	00	20/01/2023
III.8	02	20/01/2023	00	20/01/2023
III.9	02	20/01/2023	00	20/01/2023
III.10	02	20/01/2023	00	20/01/2023
III.11	02	20/01/2023	00	20/01/2023
<b>CHAPITRE IV</b>				
IV.1	02	20/01/2023	00	20/01/2023
IV.2	02	20/01/2023	00	20/01/2023
IV.3	02	20/01/2023	00	20/01/2023
IV.4	02	20/01/2023	00	20/01/2023
IV.5	02	20/01/2023	00	20/01/2023
IV.6	02	20/01/2023	00	20/01/2023
IV.7	02	20/01/2023	00	20/01/2023
IV.8	02	20/01/2023	00	20/01/2023
IV.9	02	20/01/2023	00	20/01/2023
IV.10	02	20/01/2023	00	20/01/2023
IV.11	02	20/01/2023	00	20/01/2023
IV.12	02	20/01/2023	00	20/01/2023

**CHAPITRE V**

V.1	02	20/01/2023	00	20/01/2023
V.2	02	20/01/2023	00	20/01/2023
V.3	02	20/01/2023	00	20/01/2023
V.4	02	20/01/2023	00	20/01/2023
V.5	02	20/01/2023	00	20/01/2023
V.6	02	20/01/2023	00	20/01/2023
V.7	02	20/01/2023	00	20/01/2023
V.8	02	20/01/2023	00	20/01/2023
V.9	02	20/01/2023	00	20/01/2023
V.10	02	20/01/2023	00	20/01/2023
V.11	02	20/01/2023	00	20/01/2023
V.12	02	20/01/2023	00	20/01/2023
V.13	02	20/01/2023	00	20/01/2023
V.14	02	20/01/2023	00	20/01/2023
V.15	02	20/01/2023	00	20/01/2023
V.16	02	20/01/2023	00	20/01/2023

**CHAPITRE VI**

VI.1	02	20/01/2023	00	20/01/2023
VI.2	02	20/01/2023	00	20/01/2023

**CHAPITRE VII**

VII.1	02	20/01/2023	00	20/01/2023
VII.2	02	20/01/2023	00	20/01/2023
VII.3	02	20/01/2023	00	20/01/2023

**CHAPITRE VIII**

VIII.1	02	20/01/2023	00	20/01/2023
VIII.2	02	20/01/2023	00	20/01/2023

**CHAPITRE IX**

IX.1	02	20/01/2023	00	20/01/2023
IX.2	02	20/01/2023	00	20/01/2023

**CHAPITRE X**

X.1	02	20/01/2023	00	20/01/2023
X.2	02	20/01/2023	00	20/01/2023

**CHAPITRE XI**

XI.1	02	20/01/2023	00	20/01/2023
------	----	------------	----	------------

**CHAPITRE XII**

XII.1	02	20/01/2023	00	20/01/2023
XII.2	02	20/01/2023	00	20/01/2023
XII.3	02	20/01/2023	00	20/01/2023



## LISTE DES DETENTEURS

-----

N°	TITRE	SIGLE	SUPPORT	Nombre
1	Direction de la Supervision de la Sûreté	DSU	- électronique	1
2	Direction de la Règlementation	DRG	- Papier - électronique	1
3	Délégué Général d'ACM aux Aéroports	DAG	- électronique	1
4	Directeur Général de l'Aéroport de Madagascar	ADEMA	- électronique	1
5	Directeur Général de la Police Nationale	PN	- électronique	1
6	Commandant de la Gendarmerie Nationale	GN	- électronique	1
7	Directeur Général de CIS	CIS	- électronique	1
8	Directeur Général de la Société Financière pour le Développement des Transports et du Tourisme	SOFITRANS	- électronique	1
9	Directeur Général de la Paositra Malagasy	PAOMA	- électronique	1
10	Représentant de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et Madagascar	ASECNA	- électronique	1
11	Directeur Général de la Douane		- électronique	1
	Directeur Général de la Santé publique		- électronique	1
12	Directeur Général de Ravinala Airports		- électronique	1
13	Directeur Général de Madagascar Airlines		- électronique	1
14	Directeur Régional d'Air Mauritius	MK	- électronique	1
15	Directeur pour Madagascar et Iles Comores d'Air France	AF	- électronique	1
16	Représentant de Corsairfly	SS	- électronique	1
17	Représentant d'Air Austral	UU	- électronique	1
18	Représentant d'Airlink	SA	- électronique	1



19	Représentant d'Air Seychelles	HM	- électronique	1
20	Représentant d'Ewa Air		- électronique	1
21	Représentant de Kenya Airways	KQ	- électronique	1
22	Représentant de Meridianafly	IG	- électronique	
23	Représentant de Turkish		- électronique	
24	Dirigeant Responsable de Neos	NOS	- électronique	1
25	Dirigeant Responsable d'Aéromarine		- électronique	1
26	Dirigeant Responsable de Madagascar Trans Air	MTA	- électronique	1
27	Dirigeant Responsable de Services et Transports Aériens	STA	- électronique	1
28	Dirigeant Responsable de Trans Ocean Airways/	TOA	- électronique	1
29	Dirigeant Responsable de Sky Services		- électronique	1
30	Dirigeant Responsable de Gs Aviation		- électronique	1
31	Dirigeant Responsable d'Assist Aviation		électronique	1
32	Dirigeant Responsable de HFF Travel Airways	HFF	- électronique	1
33	Dirigeant Responsable de Mission Aviation Fellowship	MAF	- électronique	1
34	Dirigeant Responsable d'Insolite Travel Fly	ITF	- électronique	1
35	Dirigeant Responsable d'Interilair		- électronique	
36	Dirigeant Responsable d'Ab Aviation		- électronique	
37	Directeur des opérations d'AMARANTE		- électronique	1
38	Directeur d'Air France Cargo	ACS	- électronique	1



**FEUILLE D'OBSERVATIONS**

-----

Malgré les vérifications faites, certaines inexactitudes ou erreurs peuvent subsister dans les informations fournies.

Toute personne ayant relevé de telles erreurs ou inexactitudes dans ce document est priée de bien vouloir en faire mention sur cette feuille en précisant la référence de la page en question.

Cette page doit ensuite être envoyée à la direction de la Règlementation d'ACM.

<b>Date :</b>	<b>Nom du rédacteur :</b> <b>Entité :</b>
<b>Pages:</b>	<b>OBSERVATIONS :</b>



## TABLE DES MATIERES

-----

FICHE DE CONTROLE

LISTE DES AMENDEMENTS

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

LISTE DES DETENTEURS

FEUILLE D'OBSERVATIONS

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE I- GENERALITES

1.1 DÉFINITION, ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

1.1.1 Acronymes et Abréviations

1.1.2 DÉFINITIONS

1.2 OBJET DU PROGRAMME NATIONAL DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

1.3 CHAMPS D'APPLICATION

[1.4 GESTION DU DOCUMENT](#)

1.5 LÉGISLATIONS

1.5.1 Législation internationale

1.5.1.1. Conventions internationales

1.5.2 Législations nationales

CHAPITRE II- ORGANISATION ET RÉPARTITION DES RESPONSABILITÉS

2.1 AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

[2.2.AUTORITÉ AEROPORTUAIRE](#)

2.3 GESTIONNAIRE D'AÉROPORTS

2.4 FOURNISSEUR DE SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

2.5 EXPLOITANT D'AÉRONEFS

2.6 LOCATAIRE D'AÉROPORT

2.7 ORGANISME PRESTATAIRE DE SERVICES DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

2.8 AGENT HABILITE OU ENTREPRISE HABILITEE

2.9 EXPEDITEUR CONNU

2.10 PRESTATAIRE DE SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

2.11 POLICE NATIONALE



2.12 GENDARMERIE NATIONALE

2.13 CENTRAL [INTELLIGENCE SERVICE \(CIS\)](#)

2.14 AUTORITES MILITAIRES ET FORCES D'INTERVENTION SPÉCIALISÉES

2.15 LE CORPS DE PROTECTION CIVILE (CPC)

2.16 ADMINISTRATION DES DOUANES

2.17 ADMINISTRATION POSTALE

2.18 EXPLOITANTS D'AVIATION GÉNÉRALE

2.19 FOURNISSEUR DE SERVICE DE RESTAURATION ET PROVISIONS À BORD

2.20 ENTREPRISES DE NETTOYAGE D'AÉRONEFS

2.21 ENTREPRISES D'AVITAILLEMENT EN CARBURANT

2.22 SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE (SSLI)

2.23 DEPARTEMENTS MINISTERIELS

2.23.1 MINISTÈRE EN CHARGE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

2.23.2 MINISTÈRE EN CHARGE DE LA TÉLÉCOMMUNICATION

2.23.3 MINISTÈRE EN CHARGE DE LA [SANTÉ](#)

### CHAPITRE III-COORDINATION ET COMMUNICATIONS

3.1 COORDINATION

3.1.1 COMITÉ NATIONAL DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE (CNSAC)

3.1.2 COMITÉ DE SÛRETÉ D'AÉROPORT

3.1.3 COMITE D'ÉVALUATION DE RISQUE ([CER](#))

3.2 OUTILS DE LA SURETE AUX AEROPORTS

3.2.1 Programme de sûreté Aéroportuaire (PSA)

3.2.2 Procédures d'Exploitation Normalisées (PENs)

3.2.3 Plan de gestion de crises

3.3 COMMUNICATION

3.3.1 AVEC L'OACI

3.3.2 AVEC LES MÉDIAS

3.4 COOPÉRATION AVEC D'AUTRES ÉTATS

3.4.1 Programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile

3.4.2 Mesures spéciales de sûreté de l'aviation

3.4.3 Menaces à l'encontre d'un autre État (y compris un exploitant d'aéronef, un aéroport ou une infrastructure de l'aviation)

3.4.4 Recherche et développement d'équipements de sûreté



3.5 PROCÉDURES POUR L'ÉCHANGE D'INFORMATIONS SUR LES MENACES  
AVEC LES AUTRES ÉTATS

3.6 TRAITEMENT DES INFORMATIONS SENSIBLES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ

3.7 ACCORDS BILATERAUX

[3.8 PARTAGE DE CODES ET AUTRES ARRANGEMENTS](#)

3.9 RAPPORTS D'INCIDENTS

#### CHAPITRE IV

PROTECTION DES AÉROPORTS, DES AÉRONEFS ET DES INSTALLATIONS DE  
NAVIGATION AÉRIENNE

4.1 PROTECTION DES AÉROPORTS ET DES AÉROGARES

4.1.1 Surveillance

4.1.2 Information et sensibilisation du public

4.2 DÉSIGNATION DE ZONE A ACCES REGLEMENTE (ZSAR)

4.3 PROTECTION DES ZSAR

4.4 CONTRÔLE D'ACCÈS

4.4.1 Responsabilités

4.4.2 Conditions générales

4.4.3 Système de titres de circulation aéroportuaire

4.4.4. Contrôle d'accès des personnes

4.4.5 Salons VIP

4.4.6 Contrôle d'accès des véhicules

4.4.7 Parcs de stationnement des véhicules

4.4.8 Zones d'observation accessibles par le public

4.4.9 Bagages laissés sans surveillance

4.5 SURETE DES INSTALLATIONS ET PATROUILLES

4.5.1 Eclairage des aires de trafic et des zones de stationnement

4.5.2 Clôtures

4.5.3 Patrouilles et rondes

4.5.4 Accès privatif

4.6 SÛRETÉ DES AÉRONEFS

4.6.1 Responsabilités

4.6.2 Conditions normales d'exploitation

4.6.2.1 Fouille de sûreté des aéronefs

4.6.2.1.2 Contrôles de sûreté des aéronefs



4.6.2.2 Protection des aéronefs

4.6.2.3 Protection du poste de pilotage

4.6.2.4 Cas de menace accrue

4.7 PROTECTION DES INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE ET  
INSTALLATIONS VULNÉRABLES

4.8 PROTECTION DES SYSTÈMES ET DES DONNÉES CRITIQUES CONTRE LES  
CYBERATTAQUES

4.9 MESURES RELATIVES À LA CONCEPTION AÉROPORTUAIRE

4.9.1 Dispositions légales

4.9.2 Trajets d'embarquement des passagers

[4.9.3 Zones d'inspection filtrage des passagers](#)

4.9.4 Points vulnérables

4.10 PROTECTION DE L'AEROGARE

## CHAPITRE V

CONTRÔLE DE SÛRETÉ DES PERSONNES ET DES ARTICLES PLACÉS À BORD  
D'UN AÉRONEF

5.1 GENERALITES

5.2 L'ENTITE RESPONSABLE DE L'INSPECTION/FILTRAGE

5.3 UTILISATION DES EQUIPEMENTS DE SURETE

5.4 VERIFICATION DES DOCUMENTS DE VOYAGE

5.5 ÉMISSION ET SECURITE DES DOCUMENTS DE VOYAGE

5.6 FOUILLES MANUELLES

5.7 INSPECTION / FILTRAGE ALEATOIRE ET IMPREVISIBLE D'UNE CERTAINE  
PROPORTION DE PASSAGERS

[5.8 INSPECTION / FILTRAGE DES BAGAGES DE CABINE](#)

5.9 TRAITEMENT DES ARTICLES REGLEMENTES

5.10 REFUS DE SE SOUMETTRE A L'INSPECTION / FILTRAGE

5.11 PASSAGERS EN CORRESPONDANCE OU EN TRANSIT

5.12 PROCEDURES SPECIALES D'INSPECTION / FILTRAGE

5.12.1 Diplomates

5.12.2 Valises diplomatiques

5.12.3 Exemptions de l'inspection

5.12.4 Inspection / filtrage en privé

5.12.5 Personnes à mobilité réduite (PMR) et des personnes présentant une situation  
médicale particulière



5.13 PASSAGERS INDISCIPLINÉS OU PERTURBATEURS

5.14 PASSAGERS FAISANT L'OBJET DE MESURES JUDICIAIRES OU ADMINISTRATIVES

5.15 TRANSPORT AUTORISE D'ARMES

5.15.1 Port d'armes autorisé dans la cabine

5.15.2 Transport de munitions

5.15.3 Transport autorisé d'armes dans des endroits non accessibles

5.16 SEPARATION DES FLUX DE PERSONNES

5.17 BAGAGES DE SOUTE

5.17.1 Généralité

5.17.2 Acceptation et protection

5.17.3 Rapprochement des personnes et des bagages de soute

5.17.4 Systèmes de manutention des bagages

5.17.5 Inspection / filtrage des bagages de soute

5.17.6 Bagages de soute en correspondance

5.17.7 Entreposage des bagages mal acheminés

5.17.8 Bagages de soute non réclamés

5.18 FRET AERIEN ET POSTE AERIENNE

5.18.1 Généralités

5.18.2 Entreposage et protection du fret et de la poste aériens

5.18.3 Fret et poste aérien à haut risque

5.19 MATERIEL, COURRIER ET POSTE DE L'EXPLOITANT D'AERONEFS

5.20 ARTICLES DE RESTAURATION, PROVISIONS ET FOURNITURES DES TRANSPORTEURS AERIENS

5.21 SERVICE DE NETTOYAGE, RESERVES ET FOURNITURES DES TRANSPORTEURS AERIENS

5.22 SYSTEME DE RENSEIGNEMENTS PREALABLES CONCERNANT LES VOYAGEURS (RPCV) [LE CAS ECHEANT]

5.23 AVIATION GÉNÉRALE

5.24 MARCHANDISES DESTINEES A LA VENTE A BORD D'UN AERONEF

CHAPITRE VI

EQUIPEMENT ET MATÉRIEL DE SÛRETÉ DE L'AVIATION

6.0 DISPOSITIONS GENERALES

6.1 ACQUISITION

6.2 ÉTALONNAGE



6.3 FONCTIONNEMENT ET MAINTENANCE

6.4 TEST DU MATERIEL

6.5 OBLIGATION DES FOURNISSEURS D'EQUIPEMENTS DE SURETE

6.6 OBLIGATION DES ENTITES UTILISANT DES EQUIPEMENTS DE SURETE

6.7 CERTIFICAT OU RECONNAISSANCE

**CHAPITRE VII**

**PERSONNEL DE SURETE DE L'AVIATION**

7.1 CRITÈRE DE SÉLECTION

7.2 FORMATION

7.3 ORGANISME DE FORMATION

7.4 CERTIFICATION DU PERSONNEL DE SÛRETÉ

7.5 MOTIVATION DU PERSONNEL DE SÛRETÉ

**CHAPITRE VIII**

**GESTION DE LA RIPOSTE A DES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE**

8.1 GÉNÉRALITÉS

8.2 RESPONSABILITES

8.2.1 L'Autorité de l'aviation civile

8.2.2 Gestionnaires d'aéroports

8.2.3 Exploitants d'aéronefs

8.2.4 Autorités de gestion de crise

8.2.5 PAF ou Police Nationale

8.2.6 Central intelligence service

8.2.7 Services de navigation aérienne

8.2.8 Hôpitaux, services d'incendie et autres organismes de soutien

8.2.9 Entreprises de restauration / catering

8.2.10 L'administration des douanes

8.2.11 Le Ministère des affaires étrangères

8.2.12 Le Ministère en charge de la télécommunication

8.2.13 Le Ministère en charge de la communication

8.2.14 Locataires d'aéroport

8.3 NOTIFICATIONS

**CHAPITRE IX**

**CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DE LA SURETE DE L'AVIATION**



9.1 PROGRAMME NATIONAL DE CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE (PNCQ)

9.2 APPLICABILITÉ

9.3 ACTIVITES DE CONTRÔLE

## CHAPITRE X

AJUSTEMENT DU PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE ET DES PLANS CONJONCTURELS

10.1 GÉNÉRALITÉS

10.2 RESPONSABILITÉS

10.3 COLLECTE ET COMPILATION DES RENSEIGNEMENTS SUR LA MENACE

10.4 EVALUATION DES RENSEIGNEMENTS SUR LA MENACE

10.5 DIFFUSION DES RENSEIGNEMENTS SUR LA MENACE

10.6 RÉACTION AUX RENSEIGNEMENTS ET AJUSTEMENT DU PROGRAMME

10.7 ANALYSE DES INCIDENTS

10.8 RAPPORT D'ENQUÊTES SUR LES INCIDENTS DE SÛRETÉ

## CHAPITRE XI

FINANCEMENT DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

## CHAPITRE XII

MENACES NOUVELLES ET EMERGENTES

12.1 MESURES DE SÛRETÉ APPLICABLES CÔTÉ VILLE

12.2 SYSTÈMES ANTIAÉRIENS PORTABLES (MANPADS)

12.3 CYBERMENACES, SÛRETÉ DES SYSTÈMES INFORMATIQUES ET DES COMMUNICATIONS CRITIQUES

12.4 RENSEIGNEMENTS SENSIBLES RELATIFS A LA SÛRETÉ

**CHAPITRE I- GENERALITES****1.1 DÉFINITION, ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS****1.1.1 Acronymes et Abréviations**

<b>AAC</b>	:	Autorité de l'Aviation Civile (Civil Aviation Authority [CAA])
<b>ABP</b>	:	Passager Physiquement Apte (Able-Bodied Passenger)
<b>AG</b>	:	Aviation Générale (General aviation [GA])
<b>ATS</b>	:	Services de Contrôle de la circulation aérienne (Air Traffic Services)
<b>AVSEC</b>	:	Sûreté de l'aviation (Aviation Security)
<b>CCTV</b>	:	Télévision en Circuit fermé (Closed-circuit television)
<b>CDOU</b>	:	Centre Directeur des Opérations d'Urgence (Emergency Operations Center [EOC])
<b>CNSAC</b>	:	Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile (National Civil Aviation Security Committee [NCASC])
<b>CSA</b>	:	Comité de Sûreté d'Aéroport (Airport Security Committee [ACS])
<b>EDD</b>	:	Chien détecteur d'explosif (Explosives detection dog)
<b>EDS</b>	:	Système de détection des explosifs (Explosive Detection System)
<b>EEI</b>	:	Engin Explosif Improvisé (Improvised Explosive device [IED])
<b>EGC</b>	:	Equipe de Gestion des Crises (Crisis Management Team [CMT])
<b>ETD</b>	:	Détection de traces d'explosifs (Explosive trace detection)
<b>GN</b>	:	Gendarmerie Nationale
<b>HHMD</b>	:	Détecteur manuel d'objets métalliques (Hand-held metal detector)
<b>IATA</b>	:	Association du transport aérien international (International Air Transport Association)
<b>I-F</b>	:	Inspection-filtrage (Screening)
<b>IFSO</b>	:	Agent de sûreté en vol (In-flight security officer)
<b>LAG</b>	:	Liquides, aérosols et gels (Liquids, aerosols and gels)
<b>LEDS</b>	:	Système de détection d'explosifs liquides (Liquid explosives detection system)
<b>MANPADS</b>	:	Systèmes antiaériens portables (Man-portable air defence systems)
<b>MoU</b>	:	Protocole d'entente (Memorandum of Understanding)
<b>MPSA</b>	:	Mallette pédagogique de Sûreté de l'Aviation (Aviation Security Training Package [ASTP])
<b>OACI</b>	:	Organisation de l'Aviation Civile Internationale (International Civil Aviation Organization [ICAO])
<b>OIPC- INTERPOL</b>	:	Organisation International de Police Criminelle (International Criminal Police Organization [ICPO-INTERPOL])
<b>PAF</b>	:	Police de l'Air et des Frontières
<b>PCM</b>	:	Poste de Commandement Mobile
<b>PEN</b>	:	Procédures d'Exploitation Normalisées ou Procédures d'Exploitation Standard ou Procédures Opérationnelles Normalisées (Standard Operating Procedure [SOP])
<b>PIDS</b>	:	Système périmétrique de détection d'intrusion (Perimeter intrusion detection system)
<b>PIF</b>	:	Poste d'inspection-Filtrage (Screening CheckPoint [SCP])
<b>PNCQ</b>	:	Programme National de Contrôle de la Qualité de la Sûreté de l'Aviation Civile (National Civil Aviation Security Quality Control)



	:	Programme [NCASQCP])
<b>PNFSAC</b>	:	Programme National de Formation à la Sûreté de l'Aviation Civile (National Civil Aviation Security Training Programme [NCASTP])
<b>PNSAC</b>	:	Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (National Civil Aviation Security Programme [NCASP])
<b>PS</b>	:	Programme de Sûreté (Security Programme [SP])
<b>PSA</b>	:	Programme de sûreté d'aéroport (Aéroport Security Programme [ASP])
<b>PSEA</b>	:	Programme de Sûreté d'Exploitant d'Aéronefs
<b>PoC</b>	:	Point de contact (Point of contact)
<b>RAM</b>	:	Règlement Aéronautique de Madagascar
<b>RCS</b>	:	Etat de contexte de risque mondial (Risk Context Statement [RCS])
<b>SARP</b>	:	Normes et pratiques recommandées (Standards and Recommended Practices)
<b>SFA</b>	:	Service Fixe Aéronautique (Aeronautical Fixed Service [AFS])
<b>SGS</b>	:	Système de Gestion de la Sûreté (Security Management System [SeMS])
<b>STEB</b>	:	Sac de sûreté à indicateur d'effraction (Security Tamper-evident bag)
<b>ZSAR</b>	:	Zones de sûreté à accès réglementé.



### 1.1.2 DÉFINITIONS

Les termes utilisés dans le présent programme ont les significations ci-après :

**Actes d'intervention illicite :** Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile, notamment (la liste n'étant pas exhaustive) :

- capture illicite d'un aéronef ;
- destruction d'un aéronef en service ;
- prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes ;
- 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 ;
- utilisation d'un aéronef en service afin de causer la mort, des blessures corporelles graves ou des dégâts sérieux à des biens ou à l'environnement ;
- communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

**Agent de sûreté en vol :** Personne qui est autorisée par le gouvernement de l'État de l'exploitant et le gouvernement de l'État d'immatriculation à être déployée sur un aéronef dans le but de protéger cet aéronef et ses occupants contre des actes d'intervention illicite. Sont exclues les personnes employées pour assurer la protection personnelle exclusive d'une ou de plusieurs personnes voyageant à bord de l'aéronef, telles que les gardes du corps personnels.

**Agent habilité :** Agent, transitaire ou toute autre entité qui traite avec un exploitant et applique au fret ou à la poste des contrôles de sûreté acceptés ou exigés par l'Autorité de l'aviation civile.

**Audit de sûreté :** Examen approfondi de l'application de tous les aspects de la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile.

**Autorité de l'aviation civile :** Autorité désignée par l'État Malagasy, au sein de son administration, et chargée de l'élaboration, de la mise en œuvre et de l'application du programme national de sûreté de l'aviation civile.

**Aviation d'affaires :** Exploitation ou utilisation non commerciale d'un aéronef par une société, pour le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre des activités de la société, avec un pilote professionnel employé pour la conduite de l'aéronef. (Note : L'aviation d'affaires fait partie de l'aviation générale.)

**Aviation générale :** Exploitation d'un aéronef autre qu'une exploitation commerciale de transport aérien ou un travail aérien.

**Bagages non identifiés :** Bagages qui se trouvent dans un aéroport avec ou sans étiquette d'enregistrement et qui ne sont pas retirés par un passager ni attribuables à un passager.

**Certification :** Évaluation formelle et confirmation, par l'autorité compétente de la sûreté de l'aviation ou en son nom, qu'une personne possède les compétences nécessaires pour exécuter les fonctions qui lui sont confiées à un niveau acceptable, tel que défini par l'autorité compétente.

**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.

**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.

**Convention de Chicago** : la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

**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** : zone dont l'accès n'est, au plan de la sûreté, ni soumis à restriction ni à la délivrance et au port d'un permis d'accès particulier.

**Culture de la sûreté** : Ensemble de normes, de valeurs, d'attitudes et d'idées relatives à la sûreté qui sont inhérentes au fonctionnement quotidien d'une organisation et incarnées dans les actions et les comportements de toutes les composantes et de tout le personnel de cette organisation.

**Détection des comportements** : Dans un environnement de sûreté de l'aviation, application de techniques permettant de reconnaître des caractéristiques comportementales, notamment des signes physiologiques ou gestuels dénotant un comportement anormal, afin de distinguer les personnes susceptibles de représenter une menace pour l'aviation civile.

**Expéditeur connu** : Expéditeur qui envoie du fret ou de la poste pour son propre compte et dont les procédures respectent des règles et normes de sûreté communes, suffisantes pour autoriser le transport de fret ou d'envois postaux à bord de tout aéronef.

**Fouille de sûreté des aéronefs** : Inspection approfondie de l'intérieur et de l'extérieur de l'aéronef afin de découvrir des objets suspects, des armes, des explosifs ou autres engins, articles ou substances dangereux.

**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 et poste en correspondance** : Fret et poste au départ à bord d'un autre aéronef que celui à bord duquel ils sont arrivés.

**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.

**Imprévisibilité** : Mise en œuvre de mesures de sûreté à intervalles irréguliers, à des endroits différents et/ou par des moyens variables, conformément à un cadre défini, pour augmenter leur effet dissuasif et leur efficacité.

**Inspection de sûreté** : Examen, annoncé ou non, de l'efficacité de la mise en œuvre de mesures de sûreté particulières.

**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.

**Passager perturbateur** : Passager qui ne respecte pas les règles de conduite à un aéroport ou à bord d'un aéronef ou qui ne suit pas les instructions du personnel de l'aéroport ou des membres d'équipage et perturbe de ce fait le bon ordre et la discipline à l'aéroport ou à bord de l'aéronef.

**Performances humaines** : Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité, la sûreté et l'efficacité des opérations aéronautiques.

**Principes des 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.



**Sûreté de l'aviation :** Protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Cet objectif est réalisé par une combinaison de mesures ainsi que de moyens humains et matériels.

**Test de sûreté :** Mise à l'épreuve secrète ou ouverte d'une mesure de sûreté de l'aviation civile par la simulation d'une tentative de perpétration d'un acte d'intervention illicite.

**Travail aérien :** activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.

**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.

**Vol d'aviation générale :** Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

**Vol de transport commercial :** Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

**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.

## 1.2 OBJET DU PROGRAMME NATIONAL DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

**1.2.1** Conformément aux spécifications de la norme 3.1.1 de l'Annexe 17 à la Convention de Chicago, le PNSAC énonce la politique de l'État en matière de sûreté de l'aviation civile, ainsi que les règles, normes, mesures, pratiques et procédures connexes à appliquer dans toutes les conditions normales de l'exploitation.

**1.2.2** Le PNSAC vise à veiller à ce que l'organisation, les règlements, pratiques et procédures en question :

- i. Protègent la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et en vol, du public contre des actes d'intervention illicite dans le domaine de l'aviation civile ;
- ii. Permettent de riposter rapidement à toute menace accrue contre la sûreté;
- iii. Préviennent les actes d'intervention illicites

**1.2.3** Le PNSAC permet d'assurer un niveau de sûreté normalisé, grâce à la mise en œuvre de toutes les obligations et mesures en vigueur en matière de sûreté de l'aviation civile conformes à toutes les normes de l'Annexe 17 à la Convention de Chicago, ainsi qu'aux dispositions connexes relatives à la sûreté de l'aviation civile figurant dans d'autres Annexes à ladite Convention dont Madagascar est partie prenante.

**1.2.4** L'Autorité de l'aviation civile doit élaborer et mettre en application des règlements, pratiques et procédures pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, en tenant compte de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité des vols.

**1.2.5** L'objectif principal de l'État Malagasy est d'assurer la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public dans toutes les questions relatives à la protection contre des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile.

**1.2.6** Bien que la sûreté de l'aviation civile soit tout à fait prioritaire, l'importance d'une bonne coordination des activités de sûreté et de facilitation pour que les passagers puissent voyager sans entraves est reconnue comme étant un maillon clé de toute la chaîne de la sûreté de l'aviation civile. Autant que faire se peut, des mesures de sûreté internationales sont appliquées aux vols intérieurs selon l'évaluation du risque effectuée sur ces derniers.



**1.2.7** Des dispositions doivent être prises, toutes les fois que cela sera possible, pour que les contrôles et procédures de sûreté entraînent le moins possible de perturbations ou de retards dans les activités de l'aviation civile, à condition que l'efficacité de ces contrôles et procédures ne soit pas compromise-

### **1.3 CHAMPS D'APPLICATION**

**1.3.1** Les dispositions spécifiées dans le présent PNSAC concernent les mesures et procédures qui doivent être appliquées par toutes les entités étatiques et privées impliquées directement ou indirectement dans la sûreté de l'aviation civile.

**1.3.2** Il vise à maintenir la sûreté des exploitants d'aéronefs nationaux et étrangers assurant des services à partir de la République de Madagascar, ainsi que la sûreté des aéroports civils malagasy desservis par des vols régionaux et internationaux.

**1.3.3** Les mesures de sûreté visant à assurer une protection contre les actes d'intervention illicite sont appliquées, dans la mesure du possible, aux vols intérieurs, sur la base d'une évaluation des risques effectuée.

### **1.4 GESTION DU DOCUMENT**

**1.4.1** Pour permettre de modifier en temps opportun les règlements, programmes, pratiques et procédures relatives à la sûreté, en réaction à un changement du niveau de menace pesant sur l'aviation civile et aux amendements apportés aux Annexes pertinentes de la Convention de Chicago, l'Autorité de l'aviation civile procède, dans les mêmes conditions, aux amendements et aux mises à jour des règlements précisant les exigences structurelles, techniques et opérationnelles du PNSAC;

**1.4.2** Sont destinataires du PNSAC ou des parties pertinentes de celui-ci, les services et entités chargés ou concernés par la sûreté de l'aviation civile.

**1.4.3** Les règles à respecter pour la gestion des documents de la sûreté de l'aviation civile en matière d'élaboration, diffusion, modification et archivage sont définies par l'Autorité de l'aviation civile pour assurer une protection appropriée des renseignements sensibles relatifs à la sûreté d'aviation.

### **1.5 LÉGISLATIONS**

#### **1.5.1 Législation internationale**

##### **1.5.1.1. Conventions internationales**

**1.5.1.1.1** La République de Madagascar est signataire des Conventions de Chicago (1944), de Tokyo (1963), de la Haye (1970), de Montréal (1971), du Protocole complémentaire à la Convention de Montréal (1988) et de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection (1991).

**1.5.1.1.2** Les termes et dispositions de ces Conventions sont mis en vigueur en République de Madagascar par :

- L'adhésion de Madagascar le 14 avril 1962 à la Convention relative à l'Aviation Civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
- La Loi n° 69-006 du 22 juillet 1969 portant autorisation de ratification de la Convention de Tokyo (1963), relative aux infractions et autres actes survenant à bord des aéronefs ;
- La Loi n° 79-015 du 14 novembre 1979 portant ratification du protocole concernant le texte quadrilingue de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, notamment son annexe 17 ;




- La Loi n° 86-002 du 10 juin 1986 portant autorisation de l'adhésion de la République Démocratique de Madagascar aux Conventions de la Haye (1970) relative à la répression de la capture illicite d'aéronefs et de Montréal (1971) relative à la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile ;
- La Loi n° 96-005 du 12 juillet 1996 autorisant l'adhésion de la République de Madagascar au Protocole de Montréal (1988) relative à la répression des 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) ;
- La Loi n° 2003-013 du 27 août 2003 autorisant la ratification de la Convention de 1991 sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection.

**1.5.1.1.3** La République de Madagascar est signataire de la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques (1961) et à ses deux Protocoles Annexes. Les termes et dispositions de cette Convention sont mis en vigueur en République de Madagascar par la Loi n° 63-019 du 15 Juillet 1963.

**1.5.1.1.4** D'autres textes législatifs et réglementaires spécifiques peuvent être créés pour mieux préciser en cas de besoin les crimes contre la sûreté de l'aviation civile ainsi que les procédures de répression de ces crimes.

**1.5.1.1.5** Afin de réagir à toute menace accrue contre la sûreté de l'aviation civile, le présent PNSAC est établi sur la base des documents pertinents de l'OACI suivants :

- Annexe 2 – *Règles de l'air*, décrit les procédures de communication avec les services ATS que devrait suivre un aéronef victime d'un acte d'intervention illicite ;
- Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs*, Partie 1 – *Aviation de transport commercial international – Avions*, stipule que la porte de la cabine de l'équipage de conduite devrait pouvoir être verrouillée de l'intérieur ; elle contient une liste de vérification à conserver à bord de l'avion pour les procédures de fouille à la recherche d'une bombe et elle établit les exigences de formation des membres d'équipage en matière de sûreté ;
- Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, indique les facteurs à considérer dans la conception des aéronefs afin de prévenir la dissimulation d'armes, d'explosifs ou d'autres objets dangereux à bord et de minimiser l'impact d'une bombe sur la structure d'un aéronef ;
- Annexe 9 — *Facilitation*, traite de la normalisation des documents de voyage et de la rationalisation des systèmes et des formalités de congé des passagers et de dédouanement des marchandises aux frontières ;
- Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques*, Volume IV — *Systèmes de surveillance et anticollision*, couvre les codes de réponse ;
- Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, décrit les services ATS à fournir à tout aéronef dont il est connu ou soupçonné qu'il fait l'objet d'un acte d'intervention illicite ;
- Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, stipule que les États intéressés devraient être avertis immédiatement s'il est déterminé à l'issue d'une enquête qu'un aéronef a été ou a pu être victime d'un acte d'intervention illicite ;

 Aviation Civile de Madagascar	<b>PROGRAMME NATIONAL SURETE DE L'AVIATION CIVILE</b>  <b>PNSAC-ACM/DGE-002</b>	<b>DE</b>  <b>Édition : 02 Amendement : 00 Date : 20/01/2023 Page : 1.8</b>
--	---	---

- Annexe 14 — *Aérodromes, Volume I — Conception et exploitation technique des aérodromes*, porte sur les aires de stationnement d'aéronefs isolées et sur la planification d'urgence d'aérodrome ;
- Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation civile* — Protection de l'aviation civile internationale contre des interventions illicites;
- Annexe 18 — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, couvre le transport des matières et des marchandises dangereuses.

### **1.5.1.2 Accords bilatéraux et régionaux**

**1.5.1.2.1** La République de Madagascar a conclu avec les États tiers, des accords bilatéraux sur les services aériens, comprenant une clause sur la sûreté de l'aviation civile. La liste à jour est disponible à la demande au sein de l'Autorité de l'aviation civile.

### **1.5.2 Législations nationales**

**1.5.2.1** Les principaux textes en matière de sûreté de l'aviation civile pour Madagascar sont :

- a) La Loi n° 2012-011 du 13 août 2012 modifiée et complétée par la Loi n° 2015-006 du 12 février 2015 portant Code Malagasy de l'Aviation Civile;
- b) Le PNSAC, référentiel prioritaire en matière de sûreté ;
- c) Le PNCQ;
- d) Le PNFSAC;
- e) Le programme National de Certification des agents chargés de la mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation civile.

**1.5.2.2** Les autres dispositions nationales liées à la mise en œuvre et à l'application du PNSAC sont établies par l'Autorité de l'aviation civile



## **CHAPITRE II- ORGANISATION ET RÉPARTITION DES RESPONSABILITÉS**

### **2.1 AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE : AUTORITE NATIONALE COMPETENTE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE**

**2.1.1** Conformément aux dispositions de l'article D1.2.5-1 du décret n° 2008-187 du 15 février 2008, modifié et complété par le décret n° 2013-710 du 17 septembre 2013, Aviation Civile de Madagascar (ACM), Autorité de l'aviation civile en vertu de l'article premier du Décret n° 99-821 du 20 octobre 1999 modifié et complété par le décret n° 2011-601 du 27 septembre 2011, est l'Autorité de nationale compétente en matière de sûreté de l'aviation civile, au sens de l'OACI.

**2.1.2** Les responsabilités de l'Autorité de l'aviation civile en matière de sûreté de l'aviation civile comprennent, sans s'y limiter, les activités suivantes :

- a) veiller à l'application de la politique nationale de sûreté de l'aviation civile ;
- b) élaborer, réviser et veiller à la promulgation des textes législatifs et réglementaires relatifs à la sûreté de l'aviation civile pour une meilleure application ou mise en œuvre des dispositions du PNSAC;
- c) élaborer et mettre en application les règlements, pratiques et procédures conformément à l'annexe 17 de la Convention de Chicago et aux autres dispositions connexes de l'OACI relatives à la sûreté de l'aviation civile,
- d) établir, mettre en œuvre et tenir à jour le présent PNSAC destiné à protéger les opérations de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, au moyen de règlements, de pratiques et de procédures qui tiennent compte de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité des vols ;
- e) revoir et maintenir l'efficacité du programme ;
- f) définir et répartir les diverses responsabilités en matière de sûreté de l'aviation et coordonner les activités entre les ministères, services et autres organismes de l'État, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et toutes les autres entités concernées chargées de la mise en œuvre des divers aspects du PNSAC ;
- g) établir les moyens de coordonner les activités entre les différents organismes de la République de Madagascar concernés par divers aspects du PNSAC ou qui en sont responsables ;
- h) mettre à la disposition des exploitants d'aéroports, exploitants d'aéronefs, fournisseurs de services de la circulation aérienne et toutes les autres entités concernées, qui exercent des activités liées à la sûreté de l'aviation dans le territoire de la République de Madagascar, une version écrite des parties pertinentes du PNSAC ou des lignes directrices, des renseignements pertinents leur permettant de se conformer aux dispositions du PNSAC ;
- i) réévaluer constamment le niveau et la nature de la menace relative à l'aviation civile à l'intérieur du territoire et de l'espace aérien au-dessus du territoire malagasy,
- j) établir et mettre en œuvre des politiques et des procédures destinées à ajuster en conséquence les éléments pertinents du PNSAC, en fonction d'une évaluation des



risques pour la sûreté effectuée en collaboration avec les autorités nationales concernées ;

- k) exiger de chaque administration d'aéroports servant à l'aviation civile et exploitant d'aéronefs concernés qu'ils établissent, mettent en œuvre et tiennent à jour des programmes de sûreté écrits ;
- l) exiger des fournisseurs de services de la circulation aérienne, des fournisseurs de services de restauration et de services à bord, des organismes traitant du fret, des organismes prestataires de services de sûreté et autres entités concernées qu'ils établissent, mettent en œuvre et tiennent à jour des programmes de sûreté écrits ou des mesures permettant de répondre aux exigences du PNSAC;
- m) passer en revue, approuver et superviser la mise en œuvre des programmes de sûreté des exploitants et de toutes entités en charge des questions de sûreté de l'aviation dans le dispositif national ;
- n) élaborer et réviser, au besoin, les directives de politique nationale relatives à la sûreté de l'aviation civile stipulées dans le PNSAC ;
- o) veiller à ce que les exigences en matière d'architecture et d'infrastructure nécessaires à la mise en œuvre optimale des mesures de sûreté de l'aviation civile soient intégrées dans la conception et la construction de nouvelles installations et dans les modifications d'installations existantes aux aéroports concernés servant à l'aviation civile de la République de Madagascar ;
- p) veiller à ce que, le cas échéant, des équipements de sûreté soient employés, dans la mesure de ce qui est possible du point de vue opérationnel, technique et financier, pour atteindre les objectifs de sûreté de l'aviation civile ;
- q) favoriser la recherche et le développement de nouveaux équipements de sûreté, processus et procédures qui permettront de mieux atteindre les objectifs de la sûreté de l'aviation civile et coopérer en la matière avec d'autres États de l'OACI;
- r) veiller à ce que le développement des nouveaux équipements de sûreté tienne compte des principes des facteurs humains ;
- s) envisager de mettre en œuvre des processus et des procédures novateurs pour permettre une différenciation opérationnelle de l'inspection-filtrage et des contrôles de sûreté fondés sur des critères clairement définis ;
- t) veiller à ce que soit établi, mis en œuvre et tenu à jour une politique nationale de formation à l'intention du personnel de toutes les entités qui participent à la mise en œuvre des divers aspects du PNSAC ou qui en sont chargées. Ce programme de formation sera conçu pour assurer l'efficacité du PNSAC;
- u) veiller à ce que soit établi, tenu à jour et mis en œuvre un PNCQ et mettre en place des processus et procédures de contrôle de la qualité ;
- v) mettre en place des processus et procédures visant à remédier aux carences constatées qui ont des incidences négatives sur la sûreté de l'aviation civile ;
- w) prendre rapidement les mesures nécessaires en réaction à toute augmentation des menaces pour la sûreté de l'aviation civile ;



- x) établir, mettre en œuvre et tenir à jour un programme national de certification et une politique nationale de formation de tout le personnel et des formateurs qui participent à la mise en œuvre des divers aspects du PNSAC ;
- y) fournir des indications techniques, outils et renseignements cruciaux pour la sûreté de l'aviation civile ;
- z) mettre en place et présider un comité national de sûreté de l'aviation civile (CNSAC) ou des arrangements analogues, en vue de coordonner les activités de sûreté entre les ministères, services et autres organismes de l'État, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et les autres entités concernées par ou chargées de la mise en œuvre des divers aspects du PNSAC et pour harmoniser la mise en œuvre des mesures à appliquer;
- aa) veiller à ce que le personnel de toutes les entités qui participent à la mise en œuvre de divers aspects du PNSAC ou qui en sont chargées ainsi que les personnes qui sont autorisées à accéder sans escorte à des zones côté piste, reçoivent une formation initiale et périodique de sensibilisation à la sûreté ;
- bb) veiller à ce que chaque entité chargée de la mise en œuvre d'éléments pertinents du PNSAC vérifie périodiquement que la mise en œuvre de sûreté sous traitée à des prestataires de services externes soit conforme au programme de sûreté de l'entité,
- cc) veiller à ce qu'à chaque aéroport servant l'aviation civile, des systèmes d'identification de personnes et des véhicules soient mis en place pour empêcher les accès non autorisés aux ZSAR.
- dd) prendre des mesures appropriées lorsqu'il existe des informations fiables indiquant l'imminence d'un acte d'intervention illicite ou lorsqu'un tel acte est commis ;
- ee) réévaluer les mesures et procédures de sûreté à la suite d'un acte d'intervention illicite ou un exercice de sûreté et mettre en place les actions correctives nécessaires pour corriger les insuffisances et/ou prévenir toute récurrence ;
- ff) veiller à inclure dans les accords de services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation civile;
- gg) communiquer à OACI et autres organisations et associations internationales les renseignements pertinents relatifs aux aspects de sûreté sur les menaces d'actes d'intervention illicite ;
- hh) prendre des mesures appropriées pour préserver la sécurité de la circulation aérienne d'un aéronef, pendant un incident de sûreté, une interdiction ou restriction de survol en coordination avec les services de la navigation et les autres organismes appropriés du système national de l'aviation civile ;
- ii) établir des procédures pour l'alerte, la communication et la coordination durant les incidents de sûreté ;
- jj) encourager et promouvoir de bonnes relations de travail, la coopération et le partage de renseignements pertinents entre États, en particulier entre États voisins et entre ceux qui sont reliés par d'importantes liaisons aériennes ;
- kk) assurer les relations nécessaires avec les organisations internationales, régionales et les autorités compétentes des États étrangers pour échanger des renseignements sur les



programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile, sur les programmes de formation, sur les programmes de contrôle de la qualité de la sûreté et, dans la mesure du possible, sur les menaces contre les intérêts des États en matière de sûreté de l'aviation civile ;

- ll) établir les critères de performance des personnes appliquant les contrôles de sûreté ;
- mm) assurer avec les organes compétents du système l'analyse continue du niveau de menace pour l'aviation civile et veiller à ce que les entités concernées—qui contribuent à ce programme, prennent les mesures appropriées pour contrer efficacement le niveau de menace perçu ;
- nn) mettre en œuvre des procédures pour partager des informations de manière pratique et opportune, selon qu'il convient, avec les exploitants d'aéroports, exploitants d'aéronefs, fournisseurs de services de la circulation aérienne et autres entités concernées, afin de les aider à effectuer des évaluations des risques efficaces concernant leurs opérations;
- oo) mener, en collaboration avec les autorités compétentes, des évaluations du risque en amont des activités opérationnelles, y compris la validation des processus d'inspection filtrage aux points d'aéroports d'origine ;
- pp) protéger en coordination avec les organismes compétents de l'État, les zones d'opérations aériennes situées au niveau des plateformes aéroportuaires (zone de vulnérabilité) contre la menace MANPADS;
- qq) veiller à ce que des enquêtes détaillées sur l'identification de nouveaux sites de lancement probables ainsi que des inspections des sites existants aux abords des aéroports soient menées de temps à autre immédiatement avant l'atterrissage ou le décollage;
- rr) veiller en coordination avec les autorités compétentes concernées que les zones à partir desquelles des attaques peuvent être lancées soient dégagées de tout obstacle de manière à réduire le risque qu'une attaque soit lancée à partir de tels endroits ;
- ss) assurer la formation des équipes MANPADS avec des exercices de montage des opérations et des scénarii avec des niveaux d'alerte différents ;
- tt) assurer en coordination avec le fournisseur de service de la navigation aérienne, les services de la circulation aérienne aux aéronefs durant un acte d'intervention illicite ;
- uu) déterminer en coordination avec les autorités concernées, les différents niveaux de menace et les contre-mesures estimées nécessaires.

**2.1.3** Les détails quant aux dispositions ci-après sont établis par l'Autorité de l'aviation civile:

- a) Programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile ;
- b) Programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile ;
- c) Programme national de certification des agents de sûreté et des formateurs en sûreté ;
- d) Procédures d'évaluation de risques et de menaces pour la sûreté de l'aviation civile.

**2.1.4** Pour des besoins d'uniformisation, tous les documents tels que les mesures, procédures, programmes ou autres doivent être soumis à l'Autorité de l'aviation civile pour approbation, dans le cadre des activités de supervision et doivent être établis en langue française.



## **2.2 AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE**

**2.2.1** A chaque aéroport, une Autorité aéroportuaire en matière de sûreté de l'aviation civile est désignée par l'Autorité de l'aviation civile.

**2.2.2** L'Autorité aéroportuaire a la responsabilité d'établir et de coordonner l'application des mesures de sûreté visant à prévenir les actes d'intervention illicite aux aéroports qui en sont concernés.

**2.2.3** Les responsabilités spécifiques de l'Autorité aéroportuaire comprennent, entre autres, les activités suivantes :

- a) Être le premier et le principal point de contact de l'aéroport dont il a la charge, pour les activités et les communications liées à la sûreté de l'aviation civile avec l'Autorité de l'aviation civile ;
- b) Établir, mettre à œuvre et tenir à jour le PSA de chaque aéroport permettant de répondre aux exigences du PNSAC ;
- c) Coordonner la mise en œuvre des contrôles de sûreté de chaque aéroport;
- d) Entretenir des liaisons efficaces avec d'autres services de l'aéroport et avec les autorités compétentes d'application de la loi ;
- e) Maintenir la liaison avec les exploitants d'aéronefs offrant des services à l'aéroport, ainsi qu'avec les dirigeants et/ou les gestionnaires de la sûreté des autres locataires de l'aéroport ;
- f) Maintenir une coordination effective avec les autres entités aéroportuaires ;
- g) Veiller à ce que les activités du personnel de sûreté de l'aéroport et celles des services de sauvetage et d'incendie soient coordonnées sur le plan de la sûreté ;
- h) Promouvoir la sensibilisation à la sûreté de l'aviation civile et la vigilance auprès de toutes les personnes travaillant à l'aéroport ;
- i) Établir et promouvoir une capacité de riposte efficace aux menaces et aux incidents ;
- j) Tenir un registre de tous les incidents d'intervention illicite touchant les opérations aéroportuaires, incluant les menaces à la bombe, ainsi que toute arme et tout engin dangereux détectés durant l'inspection-filtrage des passagers ;
- k) Communiquer à l'Autorité de l'aviation civile tous les renseignements pertinents liés à un acte d'intervention illicite dirigé contre l'aéroport ou contre un aéronef situé à l'aéroport ou décollant de l'aéroport, incluant toutes les menaces connexes ;
- l) Élaborer et mettre en œuvre en collaboration avec le gestionnaire d'aéroports, un plan de gestion de crise comprenant un plan conjoncturel en corrélation avec un plan d'urgence en conformité avec le présent PNSAC et approuvé par l'Autorité de l'aviation civile ;
- m) Veiller à la mise en place d'un CSA dans son rôle de coordination de la mise en œuvre des contrôles de sûreté, comme indiqué dans le programme de sûreté aéroportuaire et conformément aux prescriptions du présent PNSAC ;
- n) Assister le CSA dans son rôle de coordination de la mise en œuvre des contrôles de sûreté, comme indiqué dans le présent PNSAC.



- o) Évaluer constamment, au moyen de contrôles de la qualité interne et en concertation avec le CSA, les fonctions relatives à la sûreté afin de s'assurer qu'elles sont efficaces et conformes au PSA, aux directives et instructions de sûreté, prendre immédiatement toute mesure correctrice appropriée pour des actions non conformes ;
- p) Assurer la révision périodique du PSA,
- q) Faire partie de l'équipe de planification et de conception d'aéroport qui recommande des aspects de sûreté de l'aviation civile à intégrer dans tout plan de modification d'installations aéroportuaires existantes ou de nouvelles constructions ;
- r) Veiller, en collaboration avec le gestionnaire d'aéroport, 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 ;
- s) Assurer l'application des mesures et des procédures de sûreté approuvées, afin d'en promouvoir la mise en œuvre et la mise à jour efficaces;

**2.2.4** L'Autorité aéroportuaire doit déposer une version écrite du PSA auprès de l'Autorité de l'aviation civile, pour approbation. Les conditions et modalités d'approbation, ainsi que le canevas d'un PSA sont fixées par Décision de l'Autorité de l'aviation civile.

**2.2.5** En concertation avec le gestionnaire d'aéroport, l'Autorité aéroportuaire est également chargée d'élaborer et de tester régulièrement le plan de gestion de crise.

## 2.3 GESTIONNAIRE D'AÉROPORTS

**2.3.1** Le gestionnaire d'aéroports a la responsabilité de toutes les fonctions relatives aux opérations aéroportuaires et notamment de mettre en œuvre les dispositions liées à l'architecture et l'infrastructure nécessaires à la réalisation des mesures de sûreté fixées dans le présent PNSAC lors de la conception des aéroports. La conception et la construction de nouvelles installations ainsi que les modifications d'installations existant aux aéroports sont soumises pour approbation, à l'Autorité de l'aviation civile.

**2.3.2** Le gestionnaire d'aéroport doit disposer des moyens nécessaires : matériels appropriés, personnel bien formé et moyens de télécommunications adéquats, pour soutenir et mettre en œuvre correctement le plan d'urgence d'aéroport.

**2.3.3** En collaboration avec l'Autorité aéroportuaire et toutes les entités aéroportuaires impliquées, le gestionnaire d'aéroports établit, met en œuvre et tient à jour un plan de gestion de crise d'aéroport, soumis à l'approbation de l'Autorité de l'aviation civile, en conformité avec les dispositions du présent PNSAC et qui comprend :

- a) Des plans conjoncturels proactifs, incluant les mesures et procédures pour traiter différents niveaux de menace, les résultats d'évaluations de risques et toutes mesures de sûreté supplémentaires à mettre en œuvre, destinées à anticiper les événements et à préparer à une urgence toutes les parties concernées ;
- b) Des plans d'urgence réactifs par nature et qui traitent d'incidents qui se produisent en vol ou au sol, visant à limiter les conséquences ou l'impact de tels incidents.

**2.3.4** Le gestionnaire d'aéroport procède régulièrement, en collaboration avec l'autorité aéroportuaire et toutes les entités aéroportuaires impliquées, à la mise en pratique des plans conjoncturels et à des exercices, afin de mettre en évidence les faiblesses et d'apporter les modifications nécessaires pour mettre fin en toute sécurité à une situation d'urgence réelle. Les exercices effectués dans ce sens sont évalués par l'Autorité de l'aviation civile.

**2.3.5** Dans le cadre de ses fonctions, le gestionnaire d'aéroports procède à la formation et la



sensibilisation à la sûreté, la vigilance en cette matière pour son personnel travaillant à l'aéroport, conformément aux dispositions du PNFSAC. Il fait en sorte que tous les personnels en charge de la riposte aux actes d'intervention illicite soient régulièrement familiers des opérations en milieu aéroportuaire.

## **2.4 FOURNISSEUR DE SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE**

**2.4.1** Tout organisme fournisseur de services de la navigation aérienne est tenu d'établir, de mettre en œuvre et de tenir à jour un programme de sûreté pour répondre aux exigences en matière de sûreté, figurant dans le présent PNSAC, le PSA et les plans d'urgences aéroportuaires. Ce programme de sûreté est à déposer à l'Autorité de l'aviation civile, pour approbation.

**2.4.2** Les conditions et modalités d'approbation du programme de sûreté appliqué par les organismes fournisseurs de services de la navigation aérienne sont fixées par l'Autorité de l'aviation civile.

**2.4.3** En matière de sûreté de l'aviation civile, le fournisseur de services de la navigation aérienne est chargé notamment :

- a) D'assurer en coordination avec l'Autorité aéroportuaire, le gestionnaire d'aéroport et les services de sécurité appropriés, la protection des installations et équipements de radionavigation dont il a la charge ainsi que les autres points vulnérables qui concourent à la sécurité des opérations aériennes ;
- a) D'identifier et de désigner en coordination avec le gestionnaire d'aéroport et à l'avance un poste de stationnement isolé d'aéronef;
- b) De signaler les activités suspectes sur la plateforme aéroportuaire le cas échéant ;
- c) D'établir et mettre en œuvre des procédures écrites en matière de sûreté conformes aux exigences du PNSAC, du programme de sûreté de l'aéroport concerné ainsi qu'aux plans d'urgence de sûreté national et aéroportuaire ;
- d) D'établir, mettre en œuvre et maintenir à jour un programme de formation en sûreté répondant aux exigences de la politique nationale de formation en sûreté pour assurer que les contrôleurs aériens, les électroniciens de la sécurité aérienne et tout autre agent ayant accès à des informations ou équipements à caractère sensible comprennent les principes de la sûreté de l'aviation civile ainsi que les procédures à suivre lors de situations d'urgence de sûreté ;
- e) D'assurer que leur personnel ainsi que le personnel des autres entités et organisations agissant en leur nom dans le domaine de la navigation aérienne est recruté et formé conformément aux critères définis dans le programme national de formation ;
- f) De participer à l'identification des points sensibles et à la définition des zones de vulnérabilité au risque MANPADS des plateformes aéroportuaires ;
- g) De promouvoir le regroupement des trajectoires de départ afin de réduire la zone de vulnérabilité à protéger ;
- h) De planifier des secteurs sûrs pour les montées et les descentes ;
- i) D'indiquer aux équipages de conduite les secteurs les plus sûrs pour l'approche et le décollage ainsi que les procédures opérationnelles à utiliser ;



- j) De communiquer aux services de sécurité appropriés les informations opérationnelles pertinentes pour leur permettre de planifier à l'avance la protection des aires de décollage et d'atterrissage ;
- k) D'informer les services de sécurité appropriés dans le cas où des informations de renseignement indiquent l'imminence d'une attaque MANPADS contre un avion;-
- l) En cas d'identification d'une menace ou de réception d'une notification d'un acte d'intervention illicite, d'appliquer les procédures appropriées et d'informer :
  - L'Autorité de l'aviation civile
  - L'Autorité aéroportuaire
  - Le gestionnaire d'aéroport
- m) De participer aux exercices de sûreté ;
- n) D'élaborer et mettre en œuvre des procédures d'évacuation des installations de contrôle aérien en cas d'alerte à la bombe ;
- o) De veiller à ce que les lettres d'agrément avec les autres centres de contrôle aérien comprennent des clauses pour la gestion des situations d'urgence de sûreté ;
- p) De protéger leurs installations contre les accès non autorisés ;
- q) D'assurer que les informations aéronautiques reçues, produites ou utilisées sont protégées et ne sont accessibles que par les personnes qui en ont besoin pour s'acquitter efficacement de leurs fonctions, c'est-à-dire selon le principe du besoin de connaître ;
- r) D'assurer les services de la circulation aérienne nécessaire durant un acte d'intervention illicite et à chaque fois que cela est nécessaire (menace accrue, vol sensible, etc.) ;
- s) De notifier le plus tôt possible l'arrivée d'un avion qui ferait l'objet d'un acte d'intervention illicite à l'Autorité de l'aviation civile, à la Gendarmerie, à la PAF ; à l'autorité aéroportuaire, au gestionnaire d'aéroport et à tout autre organisme concerné, et ce, tel que défini dans la chaîne de notification du plan d'urgence de sûreté ;
- t) De recueillir tous les renseignements qui se rapportent à un aéronef qui fait l'objet d'un acte d'intervention illicite et les transmettre à tous les services de la circulation aérienne concernés des autres États responsables, y compris ceux de l'aéroport de destination connue ou présumée.

## **2.5 EXPLOITANT D'AÉRONEFS**

**2.5.1** Tous les exploitants d'aéronefs commerciaux doivent établir, mettre en œuvre et tenir à jour un programme de sûreté permettant de satisfaire aux exigences du PNSAC.

**2.5.2** Dans le cas où, le PSEA n'est pas suffisant ou conforme au PNSAC, il est exigé aux exploitants d'aéronefs commerciaux étrangers qui assurent des liaisons au départ et à destination de Madagascar qu'ils établissent, mettent en œuvre et tiennent à jour des procédures d'escale supplémentaires écrites conformes aux exigences du présent PNSAC.

**2.5.3** Une version écrite du PSEA et de la procédure d'escale, conforme au modèle prescrit, est à déposer pour approbation à l'Autorité de l'aviation civile.

**2.5.4** Le canevas, les conditions et modalités d'approbation ou d'acceptation du PSEA sont



fixés par Décision de l'Autorité de l'aviation civile.

**2.5.5** Dans le cadre de ses missions, tout exploitant d'aéronef est chargé, sans s'y limiter de :

- a) Veiller et s'assurer que tous les passagers et les membres d'équipages, son personnel sans exception, les bagages de cabine et objets transportés, les bagages de soute, le fret, les envois par courrier et les colis express, la poste ainsi que les provisions de bord, les fournitures pour la restauration, les marchandises et produits hors taxes et autres marchandises destinés à être transportés sur des aéronefs soient soumis aux contrôles d'accès et d'inspection-filtrage conformément aux mesures de sûreté définies dans le PNSAC et le PSA de l'aéroport concerné, avant d'être embarqués à bord des aéronefs ;
- b) Veiller, préalablement à l'embarquement des passagers, à ce qu'aucune arme, explosif ou engin dangereux ne soit à bord de l'aéronef ;
- c) Interpeller toute personne suspecte trouvée en ZSAR ;
- d) Notifier à l'Autorité de l'aviation civile toute activité suspecte ou illégale observée au sein de son périmètre d'opération ;
- e) S'assurer que ses aéronefs ne sont pas utilisés pour commettre toutes formes d'actes illégaux ;
- f) Respecter les exigences contenues dans le PNSAC en matière de sûreté relevant des exploitants d'aéronefs ;
- g) Nommer un responsable sûreté, en charge de l'élaboration, du maintien à jour et de la mise en œuvre du PSEA ;
- h) Assurer la concordance entre les passagers et les bagages enregistrés, y compris ceux en transit et en correspondance ;
- i) Assurer le contrôle périodique de la mise en œuvre des activités sous-traitées en matière de sûreté confiées à des prestataires de services externes, pour vérifier la conformité au PSEA ;
- j) Signaler toute activité suspecte ou illégale observée dans le cadre de son périmètre d'opérations, tout acte ou tentative d'acte d'intervention illicite contre ses aéronefs, installations, son personnel et équipages, à l'Autorité de l'aviation civile et à l'Autorité aéroportuaire;
- k) S'assurer que les documents d'identification et les titres de transport des passagers sont vérifiés et appropriés dans le cas de passagers au départ initial, en correspondance et en transit ;
- l) Veiller à la formation du personnel au sol et des équipages conformément aux dispositions du PNFSAC ;
- m) Conduire les fouilles et les vérifications d'aéronefs conformément aux dispositions du PNSAC ;
- n) Élaborer et mettre en œuvre des mesures et équipements pour protéger le poste de pilotage des aéronefs conformément aux dispositions du PNSAC ;
- o) Élaborer et mettre en œuvre une structure et un programme interne de contrôle de la qualité de la sûreté pour superviser la mise en œuvre effective des mesures de sûreté conformément aux dispositions du PNCQ;



- p) Élaborer et mettre en œuvre des procédures de vérification visant à garantir que tout objet laissé en cabine par des passagers qui débarquent aux escales intermédiaires est détecté et traité de manière appropriée ;
- q) Élaborer et mettre en œuvre des procédures pour le traitement des passagers qui font l'objet d'une décision judiciaire ou administrative ;
- r) Élaborer et mettre en œuvre des procédures pour le transport d'armes dans la cabine et dans la soute de l'aéronef ;
- s) Définir les mesures à prendre pour contrôler l'acheminement des passagers ;
- t) Définir les mesures à prendre à l'égard des catégories spéciales de passagers ;
- u) Définir la politique à l'égard des passagers indisciplinés, avec des indications sur les mesures à prendre au sol et en vol, sur l'utilisation de menottes ou autre moyen de neutralisation en dernier ressort et sur l'obligation de présenter un rapport ;
- v) Définir la politique à l'égard des passagers clandestins, avec indication des mesures préventives et des mesures à prendre quand un tel passager est découvert ;
- w) Planifier et mettre en œuvre des mesures d'urgence et notamment :
  - Les mesures et procédures en cas d'actes d'intervention illicite ;
  - Les procédures en vol lorsqu'un article suspect est trouvé ou qu'on pense qu'il existe à bord d'un aéronef ;
  - L'évacuation et la fouille des aéronefs au sol ;
  - Les mesures spéciales de sûreté à appliquer en période de menace accrue et pour des vols sensibles.
- x) S'assurer du stockage des bagages mal acheminés après inspection filtrage jusqu'à ce qu'ils soient réacheminés, transmis, réclamés ou détruits;
- y) Veiller à ce que les exigences contenues dans le PNSAC en matière de transport d'armes à bord d'un aéronef par des personnes autorisées, y compris la notification au pilote commandant de bord sur le nombre et l'emplacement des sièges de ces personnes armées, soient respectées ;
- z) Veiller à ce que les exigences du PNSAC concernant l'acceptation, le traitement et le chargement des armes à feu et munitions comme bagage de soute à bord d'un aéronef soient respectés ;
- aa) Veiller à délivrer aux membres d'équipages des certificats de membres d'équipage lisibles à la machine et ce, conformément au DOC 9303 de l'OACI ;
- bb) Veiller à ce que les membres d'équipage soient détenteurs de licences en état de validité ;
- cc) Assurer le rapprochement des personnes et des bagages à travers la mise en place d'une procédure pour identifier les bagages de soute qui ne correspondent pas à un passager ou à un membre d'équipage du vol considéré, tout passager qui ne serait pas monté à bord en même temps que ses bagages de soute ou tout bagage de soute identifié comme non accompagné et les soumettre aux contrôles de sûreté appropriés.

## **2.6 LOCATAIRE D'AÉROPORT**

**2.6.1** Tout locataire d'un aéroport, individu ou entreprise autorisé à mener des activités commerciales dans cet aéroport, côté piste, tels que les concessionnaires, les exploitants de



vols cargo, les entreprises de restauration, les hangars d'entretien, les boutiques ou autres installations, ont les responsabilités suivantes en matière de sûreté de l'aviation civile :

- a) Assurer le contrôle de l'accès via leurs installations au côté piste ou aux ZSAR de l'aéroport, conformément à la réglementation en vigueur et au PSA établi ;
- b) Appliquer les mesures concrètes de sûreté appropriées aux biens stockés dans leurs installations et/ou transitant par celles-ci vers les ZSAR de l'aéroport ;
- c) Élaborer une planification d'urgence partielle compatible avec leurs responsabilités découlant du plan d'urgence aéroportuaire, en concertation avec l'autorité aéroportuaire et le gestionnaire d'aéroport ;
- d) Veiller à ce que leurs employés soient suffisamment informés des exigences de sûreté à l'aéroport, qu'une formation appropriée soit fournie à ceux qui ont des responsabilités directes en matière de sûreté et que leur personnel reçoive une formation de sensibilisation à la sûreté.

## **2.7 ORGANISME PRESTATAIRE DE SERVICES DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE**

**2.7.1** Tout organisme prestataire de services de sûreté chargé de la gestion et l'exploitation des services de sûreté de l'aviation civile est tenu de se conformer à tous les textes législatifs et réglementaires en matière de sûreté de l'aviation civile en vigueur à Madagascar.

**2.7.2** Tout organisme prestataire de services de sûreté est tenu d'établir, de mettre en œuvre et de tenir à jour un programme de sûreté. Les conditions et modalités d'approbation dudit programme sont fixées par Décision de l'Autorité de l'aviation civile.

**2.7.3** Tout organisme prestataire de services de sûreté de l'aviation civile a pour rôle d'assurer la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public dans toutes les questions relatives à la protection contre des actes d'intervention illicite dans le domaine de l'aviation civile, aux aéroports dont il a la charge.

**2.7.4** Dans le cadre de ses missions, il est responsable de :

- a) La mise en œuvre des dispositions et mesures préconisées dans le présent PNSAC et le PSA concerné ;
- b) La mise en place des moyens humains convenablement formés pour exécuter les tâches inhérentes à la sûreté ainsi que des moyens financiers suffisants ; et
- c) La mise en place des équipements et matériels nécessaires au bon fonctionnement de la sûreté de l'aviation civile.

**2.7.5** L'organisme prestataire des services de sûreté de l'aviation civile est chargé des contrôles de sûreté des personnes et objets accédant en ZSAR des aéroports ou entrant dans les aéronefs, et qui comprennent, sans s'y limiter :

- a) Le contrôle d'accès des personnes et des véhicules en ZSAR ;
- b) L'inspection-filtrage des personnes et de leurs effets personnels, y compris le personnel aéroportuaire, les locataires d'aéroport et tout visiteur ;
- c) L'inspection-filtrage des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs bagages de soute ;



- d) Le contrôle de sûreté du fret, de la poste, des colis express, de la restauration et de tous autres biens embarqués à bord des aéronefs ;
- e) La surveillance et patrouille de toutes les ZSAR;
- f) Le cas échéant, l'établissement des mesures de sûreté à appliquer aux zones côté ville, en fonction du niveau de la menace.

**2.7.6** L'organisme prestataire de services de sûreté est tenu d'alerter dans l'immédiat, par tous les moyens traçables, les Services de l'État concernés, conformément aux zones de compétence et responsabilités fixées par les dispositions du présent PNSAC, en cas d'anomalie ou de découverte d'articles dangereux susceptibles de compromettre la sûreté de l'aviation civile.

**2.7.7** L'organisme prestataire des services de sûreté est également tenu de :

- a) Désigner un correspondant sûreté, un responsable de sûreté et un responsable de contrôle de la qualité interne ;
- b) Établir, mettre en œuvre et tenir à jour des PEN en application des dispositions du présent PNSAC ;
- c) Fournir des installations sécurisées, notamment infrastructures et équipements, pour la mise en œuvre des mesures de sûreté dont il a la charge ;
- d) Convenablement recruter, sélectionner et former un nombre adéquat de cadres et de personnels opérationnels pour ses opérations, conformément aux exigences de la PNFSAC.

**2.7.8** Sur la base des résultats des évaluations de risques réalisés par le CER, le prestataire de service de sûreté, en coordination avec les organismes concernés, mettent en œuvre des mesures de sûreté côté ville.

**2.7.9** Dans l'exécution de ses tâches, il a également pour responsabilités de :

- a) Participer conjonctuellement, avec le gestionnaire d'aéroports et toutes les entités aéroportuaires concernées, à la riposte et à la maîtrise des événements en cas d'acte d'intervention illicite ;
- b) Intervenir de façon spécifique dans le cadre du plan de gestion de crise aéroportuaire ;
- c) Former le personnel approprié pour les pratiques et procédures de sûreté ayant un lien avec ses activités et en conformité avec le PNFSAC.

**2.7.10** Dans le cadre de la mise en place et la gestion d'un système national de supervision de la sûreté, tout organisme prestataire de services de la sûreté de l'aviation civile doit être agréé par l'Autorité de l'aviation civile qui en fixe les conditions et modalités d'application.

**2.7.11** En cas de constatation de manquement ou de défaillance grave pouvant compromettre la sécurité des vols et avoir des conséquences néfastes dans le domaine du transport aérien à Madagascar, l'Autorité de l'aviation civile doit prendre les dispositions nécessaires pour assurer une prestation de sûreté efficace et continue.

## **2.8 AGENT HABILITE OU ENTREPRISE HABILITEE**

**2.8.1** L'ensemble des conditions qui définissent un agent habilité ou une entreprise habilitée est défini par voie de Décision de l'Autorité de l'aviation civile. Les obligations de ce dernier ou de cette dernière portent notamment sur la sélection, la formation et la qualification des employés, de même que sur la sécurisation et la protection des expéditions qui lui sont confiées.



**2.8.2** L'agent habilité ou l'entreprise habilitée a l'obligation d'élaborer, de mettre en œuvre et de tenir à jour un programme de sûreté du fret aérien, conforme au PNSAC et à ses textes associés, et qui doit être soumis pour approbation à l'Autorité de l'aviation civile.

**2.8.3** Cet organisme fait l'objet de supervision et de surveillance effectuée par l'Autorité de l'aviation civile conformément à la réglementation en vigueur.

**2.8.4** Tout agent habilité est également tenu de :

- a) Établir, mettre en œuvre et tenir à jour des PEN en application des dispositions du présent PNSAC ;
- b) S'assurer que tout le fret, la poste, le courrier et colis express destinés à être transportés sur un aéronef commercial, soient soumis aux contrôles de sûreté appropriés, protégés contre les interférences non autorisées, et accompagnés des documents appropriés ;
- c) Vérifier périodiquement que la mise en œuvre des mesures de sûreté sous-traitée à des prestataires de services externes soit conforme aux programmes de sûreté de l'opérateur fret ;
- d) Veiller à ce que l'ensemble des personnes chargées des contrôles de sûreté du fret soit certifié conformément au Programme National de Certification de l'aviation civile ;
- e) Élaborer et mettre en œuvre une structure et un programme interne de contrôle de la qualité pour superviser la mise en œuvre effective des mesures de sûreté conformément aux dispositions du PNCQ ;
- f) Fournir des installations sécurisées, notamment infrastructures et équipements, pour la mise en œuvre des mesures de sûreté dont il a la charge ;
- g) Convenablement recruter, sélectionner et former un nombre adéquat de cadres et de personnels opérationnels, pour ses opérations, conformément aux exigences du PNSAC ;
- h) Signaler à l'Autorité de l'aviation civile et à l'Autorité aéroportuaire tout incident de sûreté survenu dans le cadre de son exploitation ;
- i) Intervenir de façon spécifique dans le cadre du plan de gestion de crise aéroportuaire.

## **2.9 EXPÉDITEUR CONNU**

**2.9.1** L'expéditeur connu a l'obligation d'élaborer, de mettre en œuvre et de tenir à jour un programme de sûreté du fret aérien, conforme au PNSAC et de ses textes associés.

**2.9.2** Un agent habilité ou un transporteur aérien peut reconnaître un expéditeur comme expéditeur connu en :

- Établissant et enregistrant l'identité et l'adresse de l'expéditeur et des agents autorisés à effectuer des livraisons pour son compte ;
- Demandant à l'expéditeur de déclarer qu'il prépare les envois, emploie un personnel de confiance pour préparer les envois, protège les envois contre toute intervention non autorisée pendant la confection, l'entreposage et le transport ; et
- Demandant à l'expéditeur :
- De certifier par écrit que l'envoi ne contienne aucun des articles interdits énumérés ;



- D'accepter que l'emballage et le contenu de l'envoi puissent être examinés pour des raisons de sûreté.

## **2.10 PRESTATAIRE DE SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE**

**2.10.1** Les prestataires de services d'assistance en escale qui assurent des services au profit des exploitants d'aéronefs nationaux ou étrangers sur les aéroports de Madagascar doivent se conformer aux dispositions du PNSAC.

**2.10.2** Tout prestataire de services d'assistance en escale est tenu d'établir, de mettre en œuvre et de tenir à jour un programme de sûreté. Les conditions et modalités d'approbation dudit programme sont fixées par Décision de l'Autorité de l'aviation civile.

**2.10.3** En matière de sûreté de l'aviation civile, les prestataires de services d'assistance en escale sont chargés, notamment :

- a) De désigner un responsable de sûreté chargé de l'élaboration, du maintien à jour et de la mise en œuvre opérationnelle du programme de sûreté tel qu'approuvé par l'Autorité de l'aviation civile ;
- b) De veiller à ce que les critères de sélection, de recrutement et de formation du personnel opérationnel en charge de la mise en œuvre des procédures de sûreté soient conformes aux dispositions du PNSAC et du PNFSAC ;
- c) D'examiner en concertation avec les CSA, toutes les difficultés de mise en œuvre des exigences du PSA et rendre compte, le cas échéant, à l'Autorité de l'aviation civile de la nature de ces difficultés ;
- d) De protéger les titres de transport, les cartes d'embarquement, les étiquettes de bagages et autres documents de toute intervention non autorisée et de s'assurer qu'aucun de ces documents ne soit laissé en zones d'enregistrement ou d'embarquement après la clôture des vols ;
- e) De veiller à la disponibilité des ressources humaines et matérielles nécessaires pour la mise en œuvre opérationnelle du programme de sûreté ;
- f) D'assurer en coordination avec les services de l'exploitant d'aéroport, de la PAF et de la GN, la séparation des passagers inspectés/filtrés et des autres personnes ;
- g) De surveiller le mouvement des personnes et des véhicules vers ou depuis les aéronefs qui relèvent de sa responsabilité afin d'empêcher l'accès des aéronefs aux personnes non autorisées;
- h) De notifier à l'Autorité de l'aviation civile et à l'autorité aéroportuaire toute activité suspecte ou illégale observée au sein de son périmètre d'opération ;
- i) De notifier à l'Autorité de l'aviation civile et à l'autorité aéroportuaire lorsqu'un exploitant d'aéronefs avec lequel il a un contrat n'est pas en conformité avec les dispositions du PNSAC ;
- j) D'agir conformément au PSEA de l'exploitant pour lequel il opère et au PSA de l'aéroport concerné ;
- k) De veiller, lorsque ses installations sont à cheval entre le côté ville et le côté piste, à ce que les exigences de sûreté relatives aux locataires d'aéroports soient respectées ;
- l) D'accompagner les passagers et leurs bagages de cabine à partir de la porte d'embarquement jusqu'à leur accès à bord;



- m) De protéger les bagages de soute y compris ceux en correspondance et les envois de fret, les messageries, les colis express et le courrier à partir du moment où ils sont déchargés de l'avion d'origine jusqu'au moment où ils sont chargés sur l'avion au départ ;
- n) De se familiariser avec les procédures d'urgence de sûreté ainsi que son rôle durant une crise ou un incident de sûreté.

## 2.11 POLICE NATIONALE

**2.11.1** Aux aéroports internationaux, la PAF assure les missions de la Police Nationale décrites dans ce chapitre.

En matière de sûreté de l'aviation civile et nonobstant ses responsabilités régaliennes, les fonctions de la PAF sont détaillées dans le PSA.

**2.11.2** La Police Nationale veille à la collecte des informations sur la menace concernant l'État incluant, sans s'y limiter, les renseignements sur les groupes terroristes internationaux et nationaux, les groupes violents à motivation politique et les éléments criminels.

**2.11.3** Le Service de la PAF ou tout Service compétent de la Police Nationale œuvrant aux aéroports :

- a) Procède au contrôle de la circulation transfrontalière des personnes et des biens ;
- b) Vérifie la légitimité des demandes d'admission ;
- c) Saisit et retire de la circulation les documents de voyage falsifiés ou contrefaits ;
- d) Prend les mesures administratives nécessaires en cas de retrait d'une personne non admissible ou en cas d'expulsion ;
- e) Assure la prévention et la détection des infractions au sein des installations de l'aviation civile, des tentatives d'accès non autorisé ou autres actes pouvant compromettre la sûreté de l'aviation civile, et procède à la confiscation des biens interdits ;
- f) Intervient de façon spécifique dans le cadre des activités de police : interpellation, arrestation, prise de mesures judiciaires (enquête, garde à vue, etc.) ;
- g) Surveille et patrouille régulièrement dans toutes les zones d'aérogare afin de détecter éventuellement les personnes et les objets qui peuvent constituer une menace pour l'aviation civile ;
- h) Supervise les activités de l'organisme prestataire de services de sûreté ;
- i) Effectue les contrôles d'usage et prend les dispositions nécessaires, en cas d'anomalies signalées par l'organisme prestataire de services de sûreté ;
- j) Planifie conjoncturellement, en coordination avec le gestionnaire d'aéroport et toutes les entités aéroportuaires concernées, la riposte et la maîtrise d'un événement qui constitue un acte d'intervention illicite.
- k) S'assure de la mise en œuvre effective des dispositions et procédures adoptées dans le PSA concerné ;
- l) Peut intervenir et par la suite établir un constat de manquement aux règlements, pour toute transgression avérée commise par des agents de l'organisme prestataire de services de sûreté, dans le cadre de ses missions.



**2.11.4** Sur demande de l'Autorité de l'aviation civile, elle procède, selon le cas, à la vérification des antécédents, particulièrement des personnes chargées de l'application des mesures de sûreté et, généralement, des personnes demanderesse de titre d'accès dans les zones réglementées à l'intérieur des aéroports destinées aux passagers et au fret aérien.

**2.11.5** A défaut d'organisme prestataire de services de sûreté implanté sur le site aéroportuaire concerné, le Service de la PAF ou tout Service compétent de la Police Nationale est appelé à exercer dans sa zone de compétence, les fonctions qui sont normalement dévolues au dit organisme, notamment en ce qui concerne :

- a) Le contrôle d'accès en ZSAR ;
- b) L'inspection/filtrage des personnes et de leurs effets personnels ;
- c) L'inspection/filtrage des passagers, de leurs bagages de cabine et de leurs bagages de soute ;
- d) La surveillance et patrouille de toutes les ZSAR;
- e) Si nécessaire, l'établissement des mesures de sûreté à appliquer aux zones côté ville.
- f) En collaboration avec l'exploitant d'aéroport, la mise en œuvre de PEN définissant :
  - i) Les mesures à prendre quand un article réglementé ou interdit est découvert au PIF ;
  - ii) Les mesures à prendre à l'égard des articles confisqués ;
  - iii) Les mesures à prendre à l'égard des marchandises dangereuses non déclarées qui sont découvertes au niveau des PIF;
  - iv) Les mesures à prendre quand une personne refuse de se prêter à une fouille manuelle ;
  - v) Les mesures à prendre à l'égard des appareils électriques et électroniques ;
  - vi) Les mesures à prendre à l'égard des liquides et gels.
- g) Le contrôle d'accès des passagers, des personnels et de certains véhicules spéciaux à l'aéroport ;
- h) Le traitement des vols sensibles au départ et à l'arrivée.

## **2.12 GENDARMERIE NATIONALE**

**2.12.1** La GN prend une part active dans la sûreté du transport aérien et est présente sur tous les aéroports.

**2.12.2** Le domaine de compétence général de la GN concerne les zones en dehors des aéroports.

Elle a pour missions principales de veiller à la sûreté publique, assurer le maintien de l'ordre et l'exécution des lois et règlements afin de protéger les institutions, les personnes et les biens.

A cet effet, elle :

- a) Participe activement à la défense nationale ;
- b) Assure la sécurité et l'intégrité du territoire en tout temps, en toutes circonstances et contre toute forme d'agression.

En matière de sûreté de l'aviation civile et nonobstant ses responsabilités régaliennes, les missions de la GN sont détaillées dans le PSA.

**2.12.3** La GN assure, au niveau des aéroports, ses fonctions de sûreté dans les zones



publiques et réservées, en dehors des aérogares destinées aux passagers et au fret aérien.

**2.12.4** La GN dispose :

- a) D'une Direction de la Sécurité et des Renseignements (service des renseignements, Service de lutte contre le terrorisme) pour, entre autres, rechercher des renseignements relatifs aux menaces contre la sûreté de l'aviation civile, concevoir les plans d'actions y afférentes et renseigner les autorités nationales ;
- b) D'Unités Mobiles et d'Unités Spécialisées pour la soutenir aux aéroports, en cas d'évènement grave commis dans sa zone de compétence ;
- c) D'une Direction de la Police Judiciaire et les unités de recherche pour procéder au constat des infractions à la Loi pénale ou au Code malagasy de l'aviation civile commises dans sa zone de compétence, d'en rassembler les preuves et d'en rechercher les auteurs pour les mettre à la disposition de la justice
- d) D'une Direction de l'organisation et emploi pour suivi de l'emploi des personnels et matériels de compagnies de la Gendarmerie aux aéroports.

**2.12.5** Sur demande de l'Autorité de l'aviation civile, elle procède, selon le cas, à la vérification des antécédents, particulièrement des personnes chargées de l'application des mesures de sûreté et, généralement, des personnes demanderesses de titre d'accès dans les zones réglementées en dehors des aérogares destinées aux passagers et au fret aérien.

**2.12.6** La GN est responsable des fonctions et activités de sécurité dans la République de Madagascar, dans le cadre de la prévention, la détection et la répression des actes criminels, la surveillance des personnes, du commandement et des contrôles lors des incidents ou des urgences majeures, dans l'ensemble de l'emprise aéroportuaire, à l'exception des aérogares destinées aux passagers et au fret aérien.

**2.12.7** A cet égard, la GN est particulièrement chargée, dans sa zone de compétence, de :

- a) La prévention et la répression des crimes et délits aux installations aéroportuaires ;
- b) La constatation des infractions à la législation et la réglementation en matière de sûreté ;
- c) Les investigations et enquêtes sur les incidents de sûreté ;
- d) La répression de toute infraction au droit commun commise dans sa zone de compétence ;
- e) La supervision des activités de l'organisme prestataire de services de sûreté ;
- f) La surveillance de la ZSAR côté piste et de la zone publique côté ville afin de détecter les personnes et objets pouvant constituer une menace à la sûreté de l'aviation civile, et la prise de dispositions nécessaires, en cas d'anomalies signalées dans sa zone de compétence par l'organisme prestataire de services de sûreté ;
- g) Le cas échéant, la mise en œuvre des mesures de sûreté côté ville en collaboration avec l'organisme prestataire de services de sûreté ;
- h) La protection des points sensibles se trouvant dans sa zone de compétence ;
- i) La protection des aéronefs classés sensibles ;
- j) La planification conjoncturelle, en coordination avec l'Autorité aéroportuaire et toutes les entités aéroportuaires concernées, de la riposte et la maîtrise des événements dans l'un des cas qui constitue un acte d'intervention illicite ;



- k) La formation appropriée de ses éléments en matière de sûreté de l'aviation et la mise en place des procédures de sûreté ayant un lien avec leurs activités,
- l) La recherche, exploitation et transmission des renseignements liés à l'activité du transport aérien et des trafics illicites;
- m) La sécurisation de la zone côté ville et piste pendant le traitement des déplacements officiels des autorités gouvernementales
- n) L'application des textes en vigueur sur l'aviation civile;
- o) La participation aux enquêtes en cas d'accidents/incidents d'aéronefs;
- p) Le contrôle des aérodromes secondaires sans AFIS dans sa circonscription;
- q) La recherche des déserteurs et des interdits de sortie du territoire.

**2.12.8** En vertu de son pouvoir de police administrative et dans le cadre de sa zone de compétence, la GN œuvrant aux aéroports :

- a) S'assure de la mise en œuvre effective des dispositions et procédures adoptées dans le PSA concerné ;
- b) Peut intervenir et par la suite établir un constat de manquement aux règlements, pour toute transgression avérée commise par des agents de l'organisme prestataire de services de sûreté.

**2.12.9** A défaut d'organisme prestataire de services de sûreté implanté sur le site aéroportuaire concerné, la GN est appelée à exercer dans sa zone de compétence, les fonctions qui sont normalement dévolues au dit organisme, notamment en ce qui concerne :

- a) Le contrôle d'accès et l'inspection filtrage des personnes, véhicules et marchandises entrant en ZSAR au niveau des points d'accès relevant de sa compétence territoriale;
- b) En collaboration avec l'exploitant d'aéroport, la mise en œuvre des PEN définissant :
  - Les mesures à prendre quand un article réglementé ou interdit est découvert aux PIF relevant de la compétence de la GN ;
  - Les mesures à prendre à l'égard des articles confisqués;
  - Les mesures à prendre à l'égard des marchandises dangereuses non déclarées qui sont découvertes au niveau des PIF;
- c) La surveillance des bagages de soute et du fret pour veiller notamment à ce qu'aucun bagage ou colis ne soit chargé ou déchargé clandestinement ;
- d) L'établissement des mesures de sûreté à appliquer aux zones côté ville ;
- e) La régulation du trafic routier et du stationnement des véhicules dans les zones publiques de l'aéroport côté ville en temps normal mais aussi pour permettre un accès et la sortie rapide des véhicules d'urgence et de toutes autres personnes ou organismes nécessaires à l'aéroport pour participer à la gestion d'une crise ou d'un incident de sûreté.

## 2.13 CENTRAL INTELLIGENCE SERVICE

**2.13.1** Sous l'autorité du Président de la République, le CIS a pour mission de rechercher, de collecter et d'exploiter toutes informations et documentations susceptibles de porter atteinte à la sécurité nationale et ce pour la sauvegarde des intérêts supérieurs de la Nation.



**2.13.2** Dans le cadre de ses missions, le CIS est habilité à :

- a) participer à l'identification préalable des vols à haut risque pour lesquels des procédures spéciales sont nécessaires au décollage et à l'atterrissage ;
- b) informer dans les plus brefs délais le Président de la République sur l'éventuelle existence de menaces visant l'aviation civile et la sécurité nationale. A cet effet, le CIS est destinataire en priorité des informations recueillies par les entités aux frontières et autres services basés aux aéroports de Madagascar;
- c) procéder à toute enquête judiciaire sur les associations de malfaiteurs en relation avec les activités de terrorisme et crimes ou délits assimilés notamment les criminalités transnationales organisées, principales sources de financement des groupes terroristes. Il s'agit de trafic de devise, trafic de drogues, traie des personnes, etrafic d'organes humains ;
- d) veiller à la surveillance des passagers à l'arrivée et au départ afin de détecter éventuellement les personnes qui peuvent constituer une menace pour l'aviation civile et la sécurité nationale ;
- e) établir des relations opérationnelles et techniques avec les Services et Organismes étrangers.

**2.13.3** Dans la réalisation de leurs missions, la confidentialité ne peut être opposée aux investigateurs du CIS. A cet effet, ils peuvent :

- a) accéder aux différentes zones existantes aux aéroports de Madagascar dont les zones de sûreté et les zones fonctionnelles en utilisant des TCA valides;
- b) visionner toutes les vidéos et caméras de surveillances existantes aux aéroports de Madagascar.

**2.13.4** Les agents du CIS peuvent requérir toutes les forces publiques pour l'exécution de leurs missions, entre autres, effectuer des contrôles des documents de voyage des passagers conformément aux dispositions en vigueur régissant l'émigration et l'immigration.

## **2.14 AUTORITES MILITAIRES ET FORCES D'INTERVENTION SPÉCIALISÉES**

**2.14.1** En matière de sûreté de l'aviation civile et nonobstant ses responsabilités régaliennes, l'armée est chargée :

- a) De la détection, de la neutralisation et de l'enlèvement des engins explosifs ;
- b) Lorsqu'elle est présente sur les plateformes aéroportuaires de Madagascar, du contrôle des accès et de l'inspection filtrage des personnes et véhicules entrant en ZSAR à partir des installations militaires et ce, conformément aux dispositions du PNSAC ;
- c) De la surveillance et protection des installations aéroportuaires du côté de la zone militaire ;
- d) D'assurer la formation et l'équipement des unités de l'armée pour faire face à toute crise de sûreté ;
- e) De la sécurité des canaux de communication entre les aéronefs et les négociateurs à travers l'utilisation de procédures et d'équipements;



- f) Gérer les incidents liés à des dispositifs explosifs improvisés présumés, des bagages sans surveillance, colis ou fret suspects ;
- g) De participer aux exercices de sûreté ;
- h) D'examiner, neutraliser et/ou, enlever, si besoin, tout dispositif soupçonné d'être dangereux, ou tout autre objet considéré comme potentiellement dangereux ;
- i) De conduire, en coordination avec l'exploitant d'aéronef, des fouilles d'aéronefs en cas de menace accrue ou sur demande de l'exploitant d'aéronefs. Ces fouilles seront conduites en utilisant des listes de vérifications appropriées, un éclairage satisfaisant et un personnel bien formé assisté par les équipages de conduite et les mécaniciens avions au sol ;
- j) De participer, le cas échéant, à l'évaluation des alertes à la bombe en liaison avec l'exploitant d'aéroport et les autres organisations et opérateurs tel que défini dans le plan d'urgence de l'aéroport concerné ;
- k) De fournir, le cas échéant, un appui opérationnel et logistique pendant les incidents de sûreté ;
- l) De conseiller, en collaboration avec les autres services de sécurité et entités appropriées, l'Autorité de l'aviation civile, et le cas échéant, les autres organisations ou opérateurs concernés lorsque les renseignements reçus indiquent que des mesures additionnelles de sûreté doivent être mises en œuvre ;
- m) De participer, en coordination avec le CSA, le fournisseur des services de la navigation aérienne et les organismes compétents de l'État, le cas échéant, à la protection des zones d'opérations aériennes situées au niveau des plateformes aéroportuaires (zones de vulnérabilité) contre la menace MANPADS;
- n) De participer, à l'identification de nouveaux sites de lancement probables ainsi qu'aux inspections des sites existants aux abords des aéroports de temps à autre immédiatement avant l'atterrissage ou le décollage ;
- o) De mettre en œuvre, le cas échéant, les mesures d'atténuation du risque MANPADS, notamment les patrouilles et la surveillance des zones de vulnérabilité ainsi que la réponse rapide aux menaces contre les aéroports ;
- p) De prévoir le recours éventuellement aux moyens aériens pour identifier et neutraliser l'origine de la menace MANPADS ;
- q) D'établir une zone contrôlée avec un cordon intérieur et un cordon extérieur et couvrant l'emplacement principal de tout incident de sûreté survenu au niveau de sa zone de compétence. Cette zone doit être protégée par du personnel armé ;
- r) D'exécuter toute autre responsabilité déléguée par l'Autorité de l'aviation civile.

**2.14.2** Les unités spéciales militaires et les Forces d'intervention, chacune dans leur zone de compétence, sont responsables des fonctions et activités de riposte et de maîtrise des événements (intervention armée, libération des otages, enlèvement d'engins explosifs), suivant les circonstances et l'envergure des activités de sûreté au sein de l'aéroport.

**2.14.3** Dans les cas urgents et motivés, le Chef du Service de la PAF ou le Commandant de Compagnie de la Gendarmerie Nationale aux aéroports, selon la zone de perpétration, peuvent requérir l'assistance des forces d'intervention de la Police Nationale ou des Unités militaires et si besoin, du Corps de Protection Civile, visées dans le plan conjoncturel d'aéroport/plan de



gestion de crise, suivant les procédures établies en la matière.

**2.14.4** En cas de soupçon d'existence d'engins de sabotage ou présentant d'autres dangers potentiels sur un aéroport, il appartient aux unités spécialisées militaires ou aux Forces d'intervention de la Police Nationale, sur demande du commandant de Compagnie de la Gendarmerie nationale ou du Chef du Service de la PAF d'examiner ou d'enlever les objets suspects. En aucun cas, de tels objets ne doivent être manipulés par une personne autre qu'un spécialiste artificier ou un expert dont les compétences en explosifs sont reconnues.

**2.14.5** Des protocoles sont établis entre les forces d'intervention, l'autorité aéroportuaire et le gestionnaire d'aéroport dans le cadre du plan conjoncturel d'aéroport/plan de gestion de crise.

## **2.15 LE CORPS DE PROTECTION CIVILE (CPC)**

**2.15.1** Le CPC a pour mission de :

- a) Intervenir en tous lieux sur le territoire national ou à l'extérieur, dans le cadre de la coopération régionale ou internationale, en cas de survenance de catastrophe de toute nature ;
- b) Participer aux opérations de secours des sinistrés ;
- c) Participer aux actions de prévention des risques de toute nature ainsi qu'aux actions de relèvement et de réhabilitation ;
- d) Contribuer à la sensibilisation et à la formation des membres des organisations chargées de la protection civile au sein des Collectivités Territoriales Décentralisées ou autres branches d'administration publique ou privée ;
- e) Instruire et entraîner, en matière de protection civile, le personnel servant dans ses composantes ;
- f) Mettre à la disposition des autorités décentralisées un outil de réduction des dégâts et de réponse immédiate en cas de cataclysmes, et
- g) Porter secours aux personnes victimes d'accidents, de sinistres ou de catastrophes, ainsi que leur évacuation.

**2.15.2** Dans la réalisation de ses missions, les crédits de fonctionnement du CPC sont pris en charge par le Ministère en charge des Forces armées. Toutefois, les charges inhérentes à l'engagement des moyens du CPC sont supportées par tout Département ministériel ou l'organisme requérant.

## **2.16 ADMINISTRATION DES DOUANES**

**2.16.1** L'Administration des douanes, dans la limite de ses compétences et dans l'exercice de sa mission, participe à la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite et aux contrôles des marchandises exportées qui peuvent constituer une menace pour l'aviation civile.

**2.16.2** Ces contrôles concernent non seulement l'ensemble du fret, mais également les bagages et colis accompagnant les personnes à bord des aéronefs.

**2.16.3** Nonobstant leurs responsabilités régaliennes, l'Administration des douanes est chargée particulièrement de :

- a) L'information des entités responsables en cas de découverte de produits dangereux ;
- b) La formation appropriée du personnel aux pratiques et procédures de sûreté de l'aviation ayant un lien avec leurs missions ;



- c) La participation aux exercices de sûreté ;
- d) La planification conjoncturelle avec les autres entités concernées par la riposte et maîtrise des événements en cas d'intervention illicite et de désordre civil;
- e) La fonction de police judiciaire en ce qui concerne la constatation et la poursuite des infractions en matière douanière.

## **2.17 ADMINISTRATION POSTALE**

**2.17.1** L'Administration postale assure, dans le contexte de la sûreté de l'aviation, la prévention et la détection des activités criminelles ou délictuelles par les contrôles des articles postaux qui peuvent constituer une menace pour l'aviation civile.

**2.17.2** L'Administration postale peut être agréée comme agent habilité par l'Autorité de l'aviation civile, à condition qu'elle applique les normes de sûreté de l'annexe 17, traite avec les exploitants d'aéronefs et appliquent les contrôles de sûreté exigés par la réglementation nationale en vigueur. Si les conditions précédentes ne sont pas remplies, l'Administration postale est tenue de soumettre les articles postaux aux mêmes contrôles de sûreté que les expéditions de fret.

**2.17.3** En matière de sûreté de l'aviation civile, l'Administration des postes est chargée, notamment de :

- a) Soumettre le courrier transporté par voie aérienne aux contrôles de sûreté appropriés en conformité avec les exigences du PNSAC ;
- b) Assurer que le courrier et les colis postaux ne contiennent aucun engin explosif ;
- c) Veiller à ce que les installations et équipements utilisés par les services postaux fassent l'objet d'inspections de conformité par l'Autorité de l'aviation civile ;
- d) Assurer l'inspection filtrage des colis postaux, lettres et autres envois postaux destinés à être transportés par voie aérienne ;
- e) Assurer la protection de ces envois postaux contre toute interférence non autorisée jusqu'à leur livraison à l'exploitant d'aéronefs ou à son représentant habilité ;
- f) Assurer la formation appropriée du personnel aux pratiques et procédures de sûreté de l'aviation;
- g) Combattre le transport illicite de marchandises à travers les activités de poste aérienne ;
- h) Signaler à l'exploitant d'aéronefs concerné et au gestionnaire de l'aéroport tout fait pouvant permettre la contamination d'un envoi de la poste.

## **2.18 EXPLOITANTS D'AVIATION GÉNÉRALE ET DE TRAVAIL AERIEN**

**2.18.1** En matière de sûreté de l'aviation civile, l'exploitant d'aviation générale (propriétaire d'aéronef, exploitant d'aéronefs et exploitant d'installations de maintenance d'aéronefs), y compris de vols d'aviation d'affaires et de travail aérien, qui utilise les aéroports accueillant des vols nationaux ou internationaux, dans son exploitation est tenu, notamment, de :

- a) Se conformer aux dispositions du PNSAC, du PSA de l'aéroport concerné et le cas échéant, au programme de sûreté du fournisseur de services de navigation aérienne ;
- b) Élaborer, mettre en œuvre et tenir à jour un programme écrit de sûreté conforme aux exigences du PNSAC lorsqu'il utilise des aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg ou s'il effectue des opérations de travail aérien ;



- c) Élaborer et mettre en œuvre des procédures de sûreté conformes aux exigences du PNSAC lorsqu'il utilise des aéronefs d'une masse maximale au décollage inférieur à 5 700 kg ou s'il effectue des opérations de travail aérien;
- d) Veiller à ce que ses passagers, équipages, son personnel d'assistance en escale ou de maintenance, soient soumis aux contrôle d'accès et d'inspection filtrage conformément aux dispositions du PSA de l'aéroport concerné ;
- e) Veiller à ce que ses passagers, équipages et marchandises ne puissent pas entrer en contact avec les passagers des vols commerciaux ;
- f) Élaborer et mettre en œuvre les procédures pour l'identification appropriée des passagers, équipages, bagages, fret, poste et autres marchandises destinés à être transportés à bord de son aéronef ;
- g) Veiller, préalablement à l'embarquement des passagers, à ce qu'aucune arme, explosif ou engin dangereux ne se trouve à bord de l'aéronef ;
- h) Assurer que ses équipages soient détenteurs de certificats de membres d'équipage ou de licence de pilote en état de validité quand ils sont de service aux aéroports ;
- i) Veiller, chaque fois que cela est possible, à ce que ses aéronefs ne soient pas stationnés à côté des avions commerciaux pour éviter toute contamination éventuelle;
- j) Informer en collaboration avec la tour de contrôle, l'exploitant de l'aéroport et la Gendarmerie ou la police dès que possible de l'arrivée imminente de son aéronef, et à tout moment lorsque l'un de ses avions, soit par inadvertance ou délibérément, se rapproche des zones de stationnement utilisées par le transport aérien commercial ;
- k) Interpeller toute personne suspecte, trouvée en ZSAR;
- l) Veiller à ce que son personnel ayant accès aux ZSAR soit détenteur des titres d'accès réglementaires en état de validité et respecte les règles de port des titres d'accès lorsqu'ils sont dans l'aéroport ;
- m) Notifier à l'Autorité de l'aviation civile et à l'Autorité aéroportuaire toute activité suspecte ou illégale observée au sein de son périmètre d'opération ;
- n) S'assurer que ses aéronefs ne sont pas utilisés pour commettre des actes illégaux.


## **2.19 FOURNISSEUR DE SERVICE DE RESTAURATION ET PROVISIONS À BORD**

**2.19.1** Tout fournisseur de provisions de bord qui assure des services au profit des exploitants d'aéronefs nationaux et étrangers sur les aéroports de Madagascar doivent se conformer aux dispositions du PNSAC.

**2.19.2** Tout fournisseur de provisions de bord doit mettre en œuvre de manière complète et appropriée des contrôles de sûreté, qui peuvent comprendre l'inspection-filtrage, et ainsi, se conformer à tous les textes en matière de sûreté de l'aviation civile en vigueur, pour assurer que les provisions de bord ne contiennent aucun article réglementé qui puisse mettre en danger la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage.

**2.19.3** Tout fournisseur de provisions à bord est tenu d'établir, de mettre en œuvre et de tenir à jour un programme de sûreté. Les conditions et modalités du programme de sûreté sont fixées par l'Autorité de l'aviation civile.

**2.19.4** Dans le cadre de la mise en place et la gestion d'un système national de supervision de la sûreté, tout fournisseur de provisions de bord doit être agréé par l'Autorité de l'aviation civile, agrément dont les conditions et modalités sont fixées par Décision de l'Autorité de

 Aviation Civile de Madagascar	<b>PROGRAMME NATIONAL SURETE DE L'AVIATION CIVILE</b>  <b>PNSAC-ACM/DGE-002</b>	<b>DE</b>  <b>Édition : 02 Amendement : 00 Date : 20/01/2023 Page : 11.24</b>
--	---	---

l'aviation civile.

**2.19.5** Tout fournisseur de provisions de bord fait l'objet de supervision et de surveillance effectuée par l'Autorité de l'aviation civile, conformément à la réglementation en vigueur.

## **2.20 ENTREPRISES DE NETTOYAGE D'AÉRONEFS**

**2.20.1** En matière de sûreté de l'aviation civile, les entreprises de nettoyage d'aéronefs sont tenues, notamment, de :

- a) Veiller à la mise en œuvre de mesures de sûreté pour assurer que les magasins servant au stockage, à la préparation et à la manutention des produits et équipements de nettoyage des avions, ne contiennent pas d'articles interdits qui pourraient mettre en danger la sécurité des passagers, de l'équipage et des avions, et qu'ils sont protégés contre tout acte d'intervention illicite ;
- b) Désigner et former en conséquence une personne responsable de l'élaboration, mise en œuvre et maintien à jour du programme de sûreté de l'entreprise de nettoyage d'aéronefs ;
- c) Veiller à ce que leur personnel ainsi que le personnel de leurs sous-contractants, soient formés conformément aux dispositions du PNSAC ;
- d) Veiller à ce que seul le personnel ayant subi des vérifications d'antécédents et détenteur d'un titre d'accès en état de validité soit affecté aux opérations de nettoyage des aéronefs ;
- e) Maintenir les dossiers individuels de recrutement et de formation de chaque employé, y compris les vérifications d'antécédents. Ces dossiers devront être maintenus pendant toute la durée d'emploi de l'agent ;
- f) Adopter des mesures concrètes de sûreté appropriées aux produits de nettoyage stockés dans leurs installations et à l'accès à celles-ci;
- g) Mettre en place une procédure d'urgence en cas d'incidents liés à l'usage de produits de nettoyage dangereux (corrosifs, inflammables, toxiques,...);
- h) Respecter les exigences du PSEA ainsi que les dispositions du PSA de l'aéroport concerné.

**2.20.2** Toute entreprise de nettoyage d'aéronef est tenue d'établir, de mettre en œuvre et de tenir à jour un programme de sûreté. Les conditions et modalités du programme de sûreté sont fixées par l'Autorité de l'aviation civile.

## **2.21 ENTREPRISES D'AVITAILLEMENT EN CARBURANT**

**2.21.1** En matière de sûreté de l'aviation civile, les entreprises d'avitaillement en carburant sont chargées, notamment, de :

- a) Protéger les dépôts de carburant ;
- b) Élaborer et mettre en œuvre des procédures d'inspection des véhicules de service afin de garantir qu'ils ne sont pas utilisés dans le but d'introduire des armes, des explosifs et autres dispositifs dangereux en ZSAR ou à bord des avions et soumettre pour approbation à l'Autorité de l'aviation civile un programme de sûreté conformément au PNSAC ;
- c) Veiller à la familiarisation de leur personnel avec les procédures d'intervention ainsi que leur rôle individuel dans le cas d'incidents de sûreté ;



- d) Veiller à ce que l'ensemble du personnel ayant accès aux ZSAR soit formé conformément aux dispositions du PNSAC et du PNFSAC.

## **2.22 SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE (SSLI)**

**2.22.1** En matière de sûreté de l'aviation civile, le SSLI est chargé, sans s'y limiter de :

- a) Répondre aux urgences de sûreté si nécessaire ;
- b) Assurer les services de lutte contre l'incendie, l'évacuation et les premiers soins ;
- c) Le cas échéant, d'assurer la sécurisation initiale des scènes d'incident de sûreté ;
- d) Veiller à la formation de son personnel conformément aux dispositions du PNSAC ;
- e) Participer aux exercices de sûreté.

## **2.23 DEPARTEMENTS MINISTERIELS**

### **2.23.1 MINISTÈRE EN CHARGE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES**

**2.23.1.1** Le Ministère des Affaires Etrangères est responsable de la promotion des relations internationales avec d'autres États et organisations concernés par la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

**2.23.1.2** En matière de sûreté de l'aviation civile, le Ministère des Affaires Etrangères est chargé, notamment de:

- a) Intervenir auprès des États concernés lors des violations de l'espace aérien national;
- b) Assister l'Autorité nationale compétente à définir les exigences et lignes directrices pour le traitement des valises, expéditions de fret, courriers ou envois diplomatiques, ainsi que l'utilisation et l'accès des représentations diplomatiques et consulaires aux différentes installations aéroportuaires ;
- c) Assister l'Autorité de l'aviation civile à définir les règles d'accès aux salons d'honneur et Very Important Person (VIP) ainsi que l'accès à certaines ZSAR des aéroports servant à l'aviation civile par le corps diplomatique et consulaire;
- d) Instruire en concertation avec les services concernés, les demandes d'octroi de titres d'accès aux aéroports en faveur du personnel des représentations diplomatiques à Madagascar;
- e) Lors des actes d'intervention illicites, assurer notamment les opérations de notification et de coordination avec les États d'immatriculation des aéronefs et / ou des citoyens soumis à de tels actes;
- f) En coordination avec les services concernés, organiser les aspects protocolaires de traitement des hautes personnalités nécessitant un tel service;
- g) Notifier les services de sécurité concernés avant de prendre toute disposition pour le traitement des représentations diplomatiques ;
- h) Assurer la formation appropriée du personnel aux pratiques et procédures de sûreté de l'aviation ayant un lien avec leurs missions;
- i) Faciliter la coordination et la communication entre l'Autorité de l'aviation civile, l'exploitant d'aéroport et les représentations diplomatiques et consulaires pour toutes les questions ayant trait à la sûreté de l'aviation civile;



- j) Recevoir et transmettre les demandes d'autorisation de survols et d'atterrissage émanant des représentations diplomatiques et consulaires basées à Madagascar aux entités concernées;
- k) Servir d'interface et de facilitateur dans le traitement des demandes d'autorisation.

## **2.23.2 MINISTERE EN CHARGE DE LA TELECOMMUNICATION**

**2.23.2.1** Le Ministère de la Télécommunication est chargé de protéger contre les actes d'intervention illicite les systèmes d'information et de communication utilisés par l'aviation civile.

**2.23.2.2** En matière de sûreté de l'aviation civile, le Ministère de la Télécommunication est chargé, notamment de :

- a) Assurer la surveillance réglementaire et l'autorisation des services postaux et de communication, y compris la fourniture des services de télécommunication essentiels pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite;
- b) La mise à disposition de moyens d'intervention spécialisés, y compris mais sans s'y limiter: l'attribution de fréquences radio de communication discrètes (codage ou de transmission sécurisée pour éviter d'être entendu par les agresseurs, la presse et d'autres), pour aider à la gestion des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile;
- c) Assurer que toutes les licences de télécommunications attribuées comprennent des dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile ;
- d) Assurer que les réseaux de télécommunications sont protégés contre les actes de sabotage ;
- e) Assurer la surveillance des fréquences radio et communication contre toutes les menaces contre l'aviation civile ;
- f) Assurer la formation appropriée du personnel aux pratiques et procédures de sûreté de l'aviation ayant un lien avec leurs missions ;
- g) Toute autre mission qui peut lui être attribuée de temps à autre.


## **2.23.3 MINISTERE EN CHARGE DE LA SANTE**

**2.23.3.1** En matière de sûreté de l'aviation civile, le Ministère de la Santé est chargé, notamment, de:

- a) Assurer une protection médicale pour les victimes des actes d'intervention illicites;
- b) Fournir l'assistance médicale nécessaire pendant la gestion d'une crise;
- c) Procéder si nécessaire à l'examen médical des agresseurs ayant commis l'acte d'intervention illicite;
- d) Participer aux exercices de sûreté;
- e) Élaborer et valider des procédures d'urgence à mettre en œuvre par les organismes de santé lorsqu'ils sont appelés pour une situation d'urgence aéroportuaire;



- f) Établir des procédures pour alerter les hôpitaux locaux et autres structures médicales en cas d'urgence liée à l'aviation, ainsi qu'une liste des personnes à contacter avec les numéros utiles;
- g) Établir les procédures appropriées pour contacter les personnes ou entités concernées en cas d'urgence liée à l'aviation civile en vue de mettre à la disposition des services chargés de la gestion de l'incident les ambulances nécessaires pour organiser les évacuations sanitaires;
- h) Établir les procédures appropriées pour contacter des médecins spécialistes en cas d'urgence liée à l'aviation civile;
- i) Informer les organismes de santé concernés par une situation d'urgence;
- j) Assister l'exploitant d'aéroport à élaborer les procédures de délivrance des titres d'accès, le cas échéant, aux personnels et ambulances destinés à entrer dans les zones de sûreté au moment de l'urgence ; et
- k) Définir, avec les services concernés les itinéraires rapides entre l'aéroport et les hôpitaux locaux et identifier si une escorte de la police ou de la gendarmerie est nécessaire pour les ambulances et autres véhicules d'urgence.

 Aviation Civile de Madagascar	<b>PROGRAMME NATIONAL SURETE DE L'AVIATION CIVILE</b>  <b>PNSAC-ACM/DGE-002</b>	<b>DE</b>  <b>Édition : 02</b> <b>Amendement : 00</b> <b>Date : 20/01/2023</b> <b>Page : III.1</b>
--	---	---

## **CHAPITRE III-COORDINATION ET COMMUNICATIONS**

### **3.1 COORDINATION**

#### **3.1.1 COMITÉ NATIONAL DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE (CNSAC)**

**3.1.1.1** Le CNSAC est présidé par l'Autorité de l'aviation civile, et composé de hauts fonctionnaires et de cadres supérieurs du secteur de l'aviation civile jouant le rôle de consultants du Gouvernement, ci-dessous énumérés :

- 1) Le Directeur Général en charge du Transport au sein du Ministère des Transports et de la Météorologie ou son représentant ;
- 2) Le Directeur du Transport Aérien au sein du Ministère des Transports et de la Météorologie ou son représentant ;
- 3) Le Directeur Général de la Police Nationale ou son représentant ;
- 4) Le Directeur Général de la Douane ou son représentant ;
- 5) Le Commandant de la Gendarmerie Nationale ou son représentant ;
- 6) Le Directeur Général du Central Intelligence Service ou son représentant ;
- 7) Un Représentant du Ministère en charge de l'économie et des finances ;
- 8) Un Représentant du Ministère en charge de la Santé publique ;
- 9) Un Représentant du Ministère en charge de la Défense Nationale ;
- 10) Un Représentant du Ministère en charge de la Justice ;
- 11) Un Représentant du Ministère en charge des affaires étrangères ;
- 12) Un Représentant de l'État-major de la Force Aérienne ;
- 13) Un Représentant du Ministère en charge de la pêche et de l'économie bleue,
- 14) Un Représentant du Ministère en charge de l'agriculture et de l'élevage ;
- 15) Un Représentant du Ministère en charge de la communication;
- 16) Un Représentant du Ministère en charge des mines et des ressources stratégiques ;
- 17) Un Représentant du Ministère en charge de la Télécommunication;
- 18) Un Représentant de l'administration postale : Paositra Malagasy (PAOMA) ;
- 19) Trois Représentants de l'Autorité de l'Aviation Civile de Madagascar ;
- 20) Un Représentant de l'organisme fournisseur des services de la navigation aérienne ;
- 21) Un Représentant des gestionnaires d'aéroports ;
- 22) Un Représentant des compagnies aériennes nationales assurant des vols réguliers ;
- 23) Un Représentant des compagnies aériennes nationales assurant des vols à la demande ;
- 24) Un Représentant des agents habilités ;
- 25) Un Représentant des fournisseurs de services de restauration et de services à bord (Catering) ;
- 26) Un Représentant des organismes de services d'assistance en escale;
- 27) Un Représentant de l'aviation générale;
- 28) Un Représentant des locataires d'aéroports.

Le secrétariat permanent et la coordination générale du CNSAC sont assurés par l'Autorité de l'aviation civile



Un membre suppléant est désigné pour chaque représentant des entités visées précédemment.

Dans le respect de la représentation des entités, tout membre titulaire qui se trouve empêché peut se faire représenter par son suppléant

**3.1.1.2** La nomination des membres titulaires et des suppléants du CNSAC est établie par voie de décision du Ministère en charge de l'aviation civile, sur proposition des Ministères et organismes concernés.

Dans le cas d'un groupement ou association d'exploitants ou de fournisseurs de services, les nominations sont faites après concertation préalable des entités concernées, rapportées suivant un procès-verbal.

**3.1.1.3** Le CNSAC a pour mission de :

- a) Assister l'Autorité de l'aviation civile à coordonner au niveau technique les activités de sûreté entre les Ministères et les exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs et les autres entités concernées par la mise en œuvre du programme national de sûreté;
- b) Proposer les amendements et actualisations nécessaires des dispositions du PNSAC ;
- c) Examiner et proposer, le cas échéant, des amendements aux règlements, programmes, mesures et procédures de sûreté de l'aviation civile, prenant notamment en compte les nouvelles spécifications de l'OACI et/ou, si nécessaire, les règlements régionaux, les dispositions de sûreté liées à la facilitation ainsi que les bonnes pratiques de l'industrie au niveau national et international ;
- d) Promouvoir la prise en compte des aspects relatifs à la sûreté lors de la conception de nouveaux aéroports ou l'expansion d'installations existantes ;
- e) Étudier les propositions formulées par les comités de sûreté des aéroports et, selon le cas, recommander à l'Autorité de l'aviation civile les changements à apporter ;
- f) Assurer une veille technologique et proposer de nouveaux équipements le cas échéant;
- g) Assister l'Autorité de l'aviation civile dans les demandes de mesures complémentaires particulières formulées par des États ou des compagnies aériennes étrangères ;
- h) Assister l'Autorité de l'aviation civile à établir des critères de performance pour le personnel ;
- i) Répondre à toute demande spécifique de l'Autorité de l'aviation civile en matière de sûreté ;
- j) Coordonner les activités de sûreté entre les Ministères, les gestionnaires d'aéroports, les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et les autres entités concernées par ou chargés de la mise en œuvre des divers aspects du PNSAC,
- k) En cas de menace ou d'acte d'intervention illicite, assister l'Autorité de l'aviation civile à préparer les renseignements pertinents relatifs aux aspects de sûreté à communiquer à l'OACI;
- l) Après l'occurrence d'un acte d'intervention illicite, assister l'Autorité de l'aviation civile à réévaluer les mesures et procédures de sûreté en vue de remédier aux faiblesses de manière à éviter que pareil acte ne se reproduise à l'avenir.

**3.1.1.4** Le mandat du CNSAC est de cinq ans, renouvelable.



Si au cours de cette période, un membre permanent titulaire vient à perdre la qualité au titre de laquelle il a été nommé, dès lors qu'il cesse d'exercer ses fonctions, il est remplacé d'office par son suppléant jusqu'à la nomination d'un nouveau membre permanent titulaire.

En cas de vacance de sièges des membres titulaires et suppléants, leurs remplaçants sont nommés dans les mêmes conditions, pour la durée du mandat restant à courir.

**3.1.1.5** Le CNSAC se réunit en session ordinaire au moins deux fois par an sur convocation de son Président.

Toutefois, le CNSAC peut se réunir en session extraordinaire lorsque les circonstances l'exigent.

Le Président du CNSAC peut provoquer une réunion des membres organisés en comité restreint pour examiner les points spécifiques de sûreté à caractère urgent. La composition du Comité restreint est laissée à l'appréciation du Président. Toutefois, ce dernier est tenu d'informer les membres du CNSAC des résolutions prises.

Chaque séance fera l'objet d'un Procès-Verbal qui, après approbation par tous les membres, sera transmis aux Autorités gouvernementales concernées.

La fonction de membre du CNSAC n'est pas rémunérée.

**3.1.1.6** Afin de maintenir un lien étroit entre le CNSAC et le Comité National de Facilitation du transport Aérien (CNFTA), des membres appropriés du CNFTA peuvent également faire partie du CNSAC et vice versa.

**3.1.1.7** Une commission technique ad hoc, en sigle CTAD, chargée de rendre compte de la viabilité opérationnelle des nouveaux programmes et mesures, peut être constituée au sein du CNSAC, pour examiner respectivement des questions relatives à la sûreté de l'aviation civile.

A ce titre, la CTAD a pour missions principales de :

- coordonner les activités des entités régaliennes associées dans la mise en œuvre des programmes de sûreté de l'aviation civile développés dans les aéroports de Madagascar ;
- analyser et évaluer la menace en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- veiller à l'efficacité, à la cohérence et au respect des exigences législatives et réglementaires des actions entreprises par les différentes entités régaliennes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;
- proposer, valider, sous le commandement de la direction de l'Autorité de l'aviation civile, les dispositions spécifiques destinées au renforcement de la maîtrise du niveau des risques de sûreté aéroportuaire et à l'amélioration continue de la qualité des prestations aux usagers du transport aérien ; le comité s'assure aussi de la mise en œuvre de ces dispositions spécifiques.

La CTAD est présidée par le Directeur Général de l'Autorité de l'aviation civile.

Les hauts responsables ci-dessous énumérés sont nommés membres de la CTAD à compter de la publication du présent PNSAC:



- Le Directeur Général de la Police Nationale ou son représentant ;
- Le Directeur Général du Central Intelligence Service (CIS) ou son représentant ;
- Le Commandant de la Gendarmerie Nationale ou son représentant ;
- Le Directeur Général des Douanes ou son représentant ;

Chacun des membres de cette commission peut se faire assister ou remplacer par une personne de son choix, dûment mandatée.

La CTAD se réunit autant de fois que nécessaire sur convocation de son Président.

Chaque séance fera l'objet d'un procès-verbal soumis à l'approbation de tous les membres.

Chaque entité s'engage à mettre en œuvre, conformément à la réglementation en vigueur qui la régit, les décisions adoptées à l'issue d'une réunion.

### **3.1.2 COMITÉ DE SÛRETÉ D'AÉROPORT**

**3.1.2.1** Un CSA est créé à chaque aéroport concerné par le présent programme. Le comité offre un forum où toutes les organisations et les individus participant aux différents aspects du PSA peuvent se rencontrer régulièrement pour discuter de la mise en œuvre du programme, y compris les mesures et recommandations pour l'amélioration du système mis en place.

**3.1.2.2** Dans ce cadre, le CSA est chargé de :

- a) Examiner et proposer au CNSAC toute mesure de nature à améliorer la sûreté à l'intérieur de l'aéroport ;
- b) Assister l'Autorité aéroportuaire dans son rôle de coordination de la mise en œuvre des mesures de sûreté ;
- c) Superviser la mise en œuvre des décisions et directives du CNSAC ;
- d) Promouvoir et coordonner l'éducation et la sensibilisation en sûreté de l'aviation civile du personnel aéroportuaire ainsi que du public en général ;
- e) Aviser l'Autorité de l'aviation civile de tout problème à l'aéroport dont la résolution nécessiterait son intervention ;
- f) Assister l'Autorité aéroportuaire dans son rôle de coordonnateur de la mise en œuvre des contrôles de sûreté et des procédures conformément au PSA;
- g) Veiller à ce que les recommandations d'amélioration des mesures et des procédures de sûreté soient traduites en procédures et mises en œuvre ;
- h) Coordonner la mise en œuvre et la mise à jour des contrôles et procédures de sûreté tels que définis dans le PSA;
- i) Établir et tenir à jour la liste des points vulnérables, notamment des équipements et installations indispensables et revoir périodiquement la sûreté de ces points ;
- j) Examiner les résultats des activités de contrôle aussi bien interne qu'externe et veiller à la mise en œuvre des actions correctives de manière appropriée ;



- k) Examiner et formuler des recommandations sur les plans de construction ou de rénovation d'installations aéroportuaires en vue de s'assurer que les programmes d'aménagement ou d'extension aéroportuaires prennent en compte les questions relatives à la sûreté ;
- l) Être le lieu de discussions relatives aux questions de sûreté concernant l'aéroport et ses utilisateurs ;
- m) Veiller à la cohérence générale des mesures de sûreté contenues dans les programmes de sûreté ;
- n) Examiner les plans d'urgence permettant de riposter à une crise ;
- o) Veiller, en coordination avec les autorités concernées, à la disponibilité des ressources humaines et matérielles nécessaires à l'atténuation du risque MANPADS ;
- p) Veiller à la formation des équipes MANPADS notamment à travers l'organisation d'exercices et des scénarii avec des niveaux d'alerte différents afin de tester l'efficacité du dispositif (ressources humaines, équipements et procédures d'intervention) mis en place par l'ensemble des intervenants ;
- q) Supporter les actions de sensibilisation de la communauté voisine aux aéroports au risque MANPADS ;
- r) En coordination avec les organismes concernés, préparer un plan quadrillé de la zone de vulnérabilité définissant clairement les zones de responsabilité de chaque acteur ; et toute autre mission de coordination appropriée en matière de sûreté de l'aviation civile au niveau aéroportuaire.

**3.1.2.3.** Le CSA est composé ainsi qu'il suit :

- Président : Le premier responsable de l'Autorité aéroportuaire en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- Membres titulaires :
  - 1) Un Représentant de l'Autorité de l'aviation civile ;
  - 2) Un Représentant du gestionnaire de l'aéroport ;
  - 3) Un Représentant de la Gendarmerie Nationale à l'aéroport ;
  - 4) Un Représentant du Central Intelligence Service ;
  - 5) Un Représentant de la Police l'Air et des frontières (PAF) à l'aéroport ;
  - 6) Un Représentant de la Douane à l'aéroport ;
  - 7) Les Chefs de poste de la Santé aux frontières, des Mines, des Forêts, du Service vétérinaire et du Service phytosanitaire ;
  - 8) Un Représentant de la Paositra Malagasy ;
  - 9) Un Représentant de l'organisme de services de la circulation aérienne ;
  - 10) Les Chefs d'Escales et Représentants des compagnies aériennes opérant à l'aéroport ;
  - 11) Un Représentant de chaque prestataire de services de sûreté à l'aéroport ;
  - 12) Un Représentant des organismes de services de restauration ;
  - 13) Un Représentant des exploitants d'avions légers ;
  - 14) Un Représentant des entreprises de nettoyage ;



- 15) Un Représentant des prestataires de services d'escalade ;
- 16) Un Représentant des agents habilités ;
- 17) Un Représentant des locataires de l'aéroport;
- 18) Un Représentant des entreprises d'avitaillement en carburant ;
- 19) Un Représentant des organismes de maintenance des avions.

Le secrétariat et la coordination générale du CSA sont assurés par un responsable de la sûreté au sein de l'Autorité aéroportuaire ou son représentant.

Un membre suppléant est désigné pour chaque représentant des entités visées précédemment.

Dans le respect de la représentation des entités, tout membre titulaire qui se trouve empêché peut se faire remplacer par le membre suppléant.

La fonction de membre du CSA n'est pas rémunérée

**3.1.2.4** La nomination des membres titulaires et suppléants du CSA est établie par voie de Décision de l'Autorité de l'aviation civile, sur proposition des organismes concernés.

Dans le cas d'un groupement ou association d'exploitants ou de fournisseurs de services, les nominations sont effectuées après concertation préalable des entités concernées, rapportées suivant un procès-verbal.

**3.1.2.5** Si un membre titulaire vient à perdre la qualité au titre de laquelle il a été nommé, dès lors qu'il cesse d'exercer ses fonctions, il est remplacé d'office par son suppléant jusqu'à la nomination d'un nouveau membre titulaire.

En cas de vacance de sièges des membres titulaires et suppléants, leurs remplaçants sont nommés dans les mêmes conditions mentionnées dans l'article 3.1.2.4.

**3.1.2.6** La fréquence des réunions du CSA est adaptée aux besoins de l'aéroport. Le CSA se réunit au minimum six fois par an.

Toutefois, des réunions extraordinaires peuvent se tenir lorsque les circonstances l'exigent, avec la participation des groupes de consultation plus restreints, aux dates et lieux déterminés par le Président du CSA.

En plus des membres titulaires du CSA, d'autres personnes peuvent être appelées de par leur compétence particulière et selon les besoins pour débattre des questions spécifiques.

A l'issue de chaque réunion du comité, un Procès-Verbal ou résumé de réunion est établi et transmis par courriel à tous les participants qui disposent de cinq (05) jours ouvrés pour retourner leurs observations.

Chaque membre du CSA est responsable de la protection des informations qui peuvent revêtir un caractère confidentiel.

### **3.1.3 COMITE D'ÉVALUATION DE RISQUE**

**3.1.3.1** Un Comité d'évaluation de risques (CER) est institué par l'Autorité de l'aviation civile.

**3.1.3.2** Le CER est composé de représentants du CIS, de la police, de la gendarmerie, de



l'armée, et tout autre organisme jugé approprié.

### **3.1.3.3 Le CER est chargé de:**

- a) Définir une méthodologie d'évaluation de la menace et de gestion des risques en considérant les différents critères de menace et de vulnérabilité des cibles potentielles ainsi que les conséquences associées ;
- b) Définir et faire une évaluation permanente du niveau et de la nature des menaces contre l'aviation civile à l'intérieur du territoire Malagasy et de l'espace aérien au-dessus du territoire Malagasy;
- c) Procéder à des évaluations de risques, en tenant compte des situations et des environnements internationaux, nationaux et régionaux afin d'identifier les mesures de sûreté appropriées à mettre en œuvre ;
- d) Élaborer et soumettre à l'approbation de l'Autorité de l'aviation civile un catalogue des mesures de sûreté à appliquer pour chaque niveau de menace ;
- e) Procéder à l'analyse d'incidents réels, y compris des attentats réussis ou ratés contre l'aviation, en vue collecter les renseignements appropriés sur les objectifs et les méthodes des terroristes ;
- f) En coordination avec les services de sécurité compétents, examiner les cas de certaines activités criminelles qui pourraient être utilisées par des terroristes pour tenter de tester certaines mesures spécifiques de sûreté et apprendre comment les contourner;
- g) Sur la base des évaluations de menace et de risque, proposer l'allègement ou le renforcement des mesures de sûreté en place ;
- h) Procéder, le cas échéant en collaboration avec les services de sécurité concernés et l'exploitant d'aéronef, à l'évaluation du risque du transport à bord des aéronefs des personnes non admissibles, expulsées ou sous garde judiciaire ;

**3.1.3.4** La composition, les missions et les règles de fonctionnement du CER sont précisées par l'Autorité de l'aviation civile.

## **3.2 OUTILS DE LA SURETE AUX AEROPORTS**


### **3.2.1 Programme de Sûreté Aéroportuaire (PSA)**

**3.2.1.1** A chaque aéroport, un PSA doit être établi, mis en œuvre et tenu à jour par l'Autorité aéroportuaire, et est soumis à l'approbation de l'Autorité de l'aviation civile afin de :

- Garantir la cohérence du dispositif à l'aéroport avec le PNSAC;
- Assurer la cohérence entre les dispositifs de tous les aéroports sur le territoire de Madagascar

### **3.2.2 Procédures d'Exploitation Normalisées (PENs)**

**3.2.2.1** A chaque aéroport sur le territoire de Madagascar, des PENs doivent être élaborées et annexées au PSA dudit aéroport en vue d'une analyse et d'une approbation par l'Autorité de l'aviation civile.

 Aviation Civile de Madagascar	<b>PROGRAMME NATIONAL SURETE DE L'AVIATION CIVILE</b>  <b>PNSAC-ACM/DGE-002</b>	<b>DE</b>  <b>Édition : 02 Amendement : 00 Date : 20/01/2023 Page : III.8</b>
--	---	---

### 3.2.2.2 Les PENs doivent :

- Centraliser, rassembler et détailler l'ensemble des mesures à mettre en œuvre de façon cohérente et harmonisée par les agents de sûreté, afin de protéger de façon optimale l'aviation civile internationale et nationale contre les actes d'intervention illicite au départ des aéroports sur le territoire de Madagascar
- Décrire et séquencer les actions à prendre en considération afin de mettre en œuvre les politiques et normes définies aux plans international et national.

### 3.2.3 Plan de gestion de crises

**3.2.3.1** A chaque aéroport sur le territoire de Madagascar, le plan de gestion de crises comportant les plans conjoncturels et d'urgence, doit être élaboré et annexé au PSA dudit aéroport en vue d'une analyse et d'une approbation par l'Autorité de l'aviation civile.

### 3.2.3.2 Les plans d'urgence et conjoncturels :

- Comportent des mesures et procédures visant à réagir aux différents niveaux de menaces;
- Visent à prévoir et atténuer les effets des crises et préparer l'entité considérée au cas où serait perpétré un acte d'intervention illicite;
- Permettent d'établir des procédures de coordination de la réaction des administrations, organismes ou services et partenaires aéronautiques d'aérodrome avec ceux de la communauté environnante pouvant participer à la riposte.

## 3.3 COMMUNICATION

### 3.3.1 Avec l'OACI

**3.3.1.1** Madagascar fournit à l'OACI des rapports écrits sur les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile. Ces rapports incluent, sans s'y limiter, les informations suivantes :

- a) Un rapport préliminaire sur l'acte d'intervention illicite; et
- b) Un rapport final sur l'acte d'intervention illicite.

### 3.3.2 Avec les médias

**3.3.2.1** Les demandes régulières d'information venant des médias et portant sur la sûreté de l'aviation civile et les questions réglementaires doivent être traitées par l'Autorité de l'aviation civile.

**3.3.2.2** Nul ne peut divulguer des informations à caractère sensible de sûreté, sans l'autorisation préalable de l'Autorité de l'aviation civile.

**3.3.2.3** Afin de répondre aux demandes régulières d'informations, dans les situations normales d'exploitation, l'Autorité de l'aviation civile est l'interlocuteur privilégié des organes de presse.

## 3.4 COOPÉRATION AVEC D'AUTRES ÉTATS



### **3.4.1 Programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile**

**3.4.1.1** La République de Madagascar coopère, selon les besoins, avec d'autres États pour établir et échanger des renseignements sur des programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile, des programmes de formation, ainsi que des programmes de contrôle de la qualité. Selon les besoins, l'État malagasy peut mettre à la disposition des autres États contractants, sur demande, une version écrite des parties pertinentes de son PNSAC.

**3.4.1.2** Tout État, entité qui souhaiterait obtenir des informations relatives à la sûreté de l'aviation civile de l'État malagasy, devra adresser sa demande à l'Autorité de l'aviation civile qui statuera sur la suite à donner.

**3.4.1.3** La réponse sera adressée par l'Autorité de l'aviation civile à l'Autorité compétente du pays concerné.

### **3.4.2 Mesures spéciales de sûreté de l'aviation**

**3.4.2.1** Les demandes d'un autre État relatives à des mesures particulières de sûreté pour un vol spécifique ou des vols spécifiés par des exploitants de cet autre État sont, dans la mesure du possible, satisfaites.

Ces demandes sont adressées à l'Autorité de l'aviation civile et doivent clairement mentionner la perception de la menace.

**3.4.2.2** L'Etat Malagasy demandant des mesures de sûreté supplémentaire pour un ou des vols spécifiques doit assurer une consultation appropriée et prend en considération les mesures alternatives proposées par l'autre État, équivalentes à celles qui sont demandées.

### **3.4.3 Menaces à l'encontre d'un autre État (y compris un exploitant d'aéronef, un aéroport ou une infrastructure de l'aviation)**

**3.4.3.1** L'Autorité de l'aviation civile est chargée d'évaluer les demandes de divulgation de renseignements de sûreté provenant d'autres États ou entités.

**3.4.3.2** Lorsque, dans le cadre de la collecte ou de l'évaluation de renseignements sur les menaces dirigées contre l'aviation civile, l'État malagasy vient d'être mis au courant d'une menace crédible dirigée contre les intérêts de l'aviation civile d'un autre État, l'État malagasy via l'Autorité de l'aviation civile, notifie les autorités compétentes de cet État, le plus tôt possible.

**3.4.3.3** L'Autorité de l'aviation civile, en coordination avec le CER et le Réseau OACI de points de contact (PoC) pour la sûreté de l'aviation, précisent et partagent les informations et renseignements relatifs aux menaces à l'encontre d'autres États et entités.

### **3.4.4 Recherche et développement d'équipements de sûreté**

**3.4.4.1** Madagascar peut coopérer avec les autres États dans l'échange d'informations concernant la recherche et le développement de nouveaux équipements de sûreté, processus et procédures qui permettront de mieux atteindre les objectifs de la sûreté de l'aviation civile.

## **3.5. PROCÉDURES POUR L'ÉCHANGE D'INFORMATIONS SUR LES MENACES AVEC LES AUTRES ÉTATS**



**3.5.1** La République de Madagascar fournit, sur demande, toute l'assistance nécessaire à tout pays pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes d'intervention illicite contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

**3.5.2** Quand un acte d'intervention illicite contre l'aviation civile a été rapporté, le CER procède immédiatement à une évaluation de la menace avec les acteurs concernés, afin de préparer la riposte appropriée. L'échange d'informations relatives à la menace peut être facilité par le recours au Réseau OACI de PoC pour la sûreté de l'aviation qui a été établi aux fins de la diffusion des renseignements sur les menaces imminentes contre le transport aérien. Dans le cas où le pays d'origine n'est pas un État contractant de l'OACI ou un État avec lequel la République de Madagascar n'a pas conclu un accord de partage de l'information sensible relative à la sûreté de l'aviation, la communication sera faite via les missions diplomatiques locales, l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC-INTERPOL) ou les agences de sûreté des États concernés .

**3.5.3** L'Etat Malagasy établit et met en œuvre des procédures pour partager, en temps opportun et dans la mesure du possible, avec d'autres États les renseignements sur les menaces contre les intérêts de ces États en matière de sûreté de l'aviation.

**3.5.4** Le plan d'urgence d'aéroport doit contenir les indications sur la manière dont l'évaluation de la menace de sûreté est effectuée et sur les mesures à mettre en œuvre en fonction du niveau de menace.

### **3.6 TRAITEMENT DES INFORMATIONS SENSIBLES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ**

**3.6.1** Afin d'éviter l'utilisation ou la divulgation inappropriée de ces renseignements, l'Autorité de l'aviation civile élaborera et mettra en œuvre les procédures adéquates de protection et de traitement :

- a) Des informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation partagées par et avec d'autres États ; et
- b) Des informations de sûreté qui affectent les intérêts de sûreté des autres États contractants.

**3.6.2** Afin de gagner et de maintenir la confiance du public pour ce qui est de la gestion de la sûreté de l'aviation civile, Madagascar interdit la publication non autorisée des programmes et plans de sûreté nationaux et aéroportuaires, en tout ou en partie. Madagascar s'efforcera d'adopter des mesures de protection pour ces programmes et plans en conformité avec ses politiques nationales relatives à la sûreté des informations sensibles pour empêcher l'utilisation ou la divulgation non autorisées de ces informations.



**3.6.3.** Les procédures relatives à la gestion des documents de la sûreté de l'aviation civile sont définies par Décision de l'Autorité de l'aviation civile.

### **3.7 ACCORDS BILATERAUX**

**3.7.1** Conformément aux dispositions de la Résolution du Conseil de l'OACI du 25 Juin 1986, une clause relative à la sûreté de l'aviation est intégrée dans les accords bilatéraux sur les services aériens conclus avec les États contractants dont les exploitants d'aéronefs opèrent des vols à partir de ou vers les aéroports nationaux.

**3.7.2** Conformément aux recommandations de l'Annexe 17, les exploitants d'aéronefs qui assurent des liaisons au départ de son territoire et sont liés par des accords de partage de codes ou à d'autres accords de collaboration avec d'autres exploitants doivent notifier à l'Autorité de l'aviation civile la nature de ces accords, ainsi que l'identité de ces exploitants.

### **3.8 PARTAGE DE CODES ET AUTRES ARRANGEMENTS**

**3.8.1** Les exploitants d'aéronefs assurant le service à partir de Madagascar doivent informer l'Autorité de l'aviation civile de tout partage de code, alliance ou autre accord de collaboration avec d'autres exploitants d'aéronefs. Les informations doivent comprendre la nature de l'accord, les vols et routes concernés, le nom et l'État d'immatriculation de l'exploitant d'aéronefs partenaire, et le nom de l'opérateur si celui-ci est différent du partenaire.

**3.8.2** Les partenaires d'un arrangement de partage de codes doivent avoir un système de communications directes pour les questions telles que les évaluations du risque et de la menace. Une annexe au PSEA doit contenir des renseignements détaillés sur ce système, les points de contact, etc., ce qui signifie qu'un exploitant partie à un tel arrangement doit prévenir ses partenaires quand la sûreté est violée ou quand l'aggravation de la menace appelle des dispositions de sûreté supplémentaires. L'État d'immatriculation de chacun des partenaires à un arrangement de partage de codes doit aussi être informé de la menace concrète et des mesures supplémentaires proposées pour la contrer.

### **3.9 RAPPORTS D'INCIDENTS**

**3.9.1** La transmission de renseignements sur les incidents de sûreté et les actes d'intervention illicite est une composante essentielle du maintien des normes de sûreté nécessaires par toutes les parties prenantes. Il est de la responsabilité de tous les exploitants et de toute autre entité ou organisation participant à la sûreté de l'aviation civile de signaler les incidents de sûreté et les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile à l'Autorité de l'aviation civile.



## CHAPITRE IV

### PROTECTION DES AÉROPORTS, DES AÉRONEFS ET DES INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE

#### 4.1 PROTECTION DES AÉROPORTS ET DES AÉROGARES

##### 4.1.1 Surveillance

**4.1.1.1** La présence des agents de la PAF ou de la Police Nationale ou des éléments de la Gendarmerie Nationale pour répondre aux incidents soupçonnés être à caractère illicite, aux activités présumées illégales et à l'interpellation voire l'interrogatoire des personnes suspectes est assurée en tout temps pour répondre à des incidents de sûreté potentiels.

**4.1.1.2** Des activités de surveillance et des régimes de patrouille par les éléments de la PAF ou de la Police Nationale ou des éléments de la Gendarmerie Nationale, comprenant des patrouilles ouvertes et patrouilles discrètes, sont organisées pour toutes les zones de l'aérogare (ZSAR et zones publiques) ainsi que les zones côté ville, en tenant compte des principes d'imprévisibilité. Des systèmes de communications, systèmes de surveillance (CCTV) et/ou d'éclairage de sûreté seront déployés pour toutes les zones de l'aérogare et les zones côté ville, afin d'aider les patrouilles dans leur tâche et compléter utilement le dispositif de surveillance.

##### 4.1.2 Information et sensibilisation du public

**4.1.2.1** Le public doit être informé en termes généraux des exigences du PNSAC applicables aux aérogares passagers et le rôle qu'ils peuvent jouer dans la prévention des actes d'intervention illicite. À ce titre, des instructions seront publiées pour rappeler l'importance de notifier au gestionnaire d'aéroport ou aux services de la Police toutes activités et/ou tous objets suspects. L'emploi d'affiches et/ou les messages au public peuvent aider à sensibiliser passagers et non passagers, et aider à la détection d'activités suspectes ou d'articles abandonnés du côté ville des aéroports.

#### 4.2 DÉSIGNATION DE ZONE A ACCES REGLEMENTE (ZSAR)

**4.2.1** Il appartient à l'Autorité aéroportuaire de concert avec les autres entités concernées, de définir les zones où se déroulent les opérations qui sont vitales pour l'exploitation sûre et continue de l'aviation civile en République de Madagascar, et de les désigner comme ZSAR.

**4.2.2** Ces zones désignées comme des ZSAR doivent être décrites dans les PSA respectifs des aéroports et dans les programmes de sûreté des fournisseurs de services de la navigation aérienne.

**4.2.3** L'Autorité de l'aviation civile veille à ce que soient établies à chaque aéroport des ZSAR désignées, sur la base d'une évaluation des risques de sûreté effectuée par le CER.

**4.2.4** En fonction des paramètres locaux, certaines zones situées hors des limites des aéroports peuvent être désignées comme zones sensibles (aide à la navigation, antennes VHF sol-air, etc.). Ces zones doivent faire l'objet d'une protection particulière et l'accès doit être contrôlé. Les dispositifs de protection de ces zones spécifiques doivent figurer dans les PSA auxquels ces zones sensibles se rapportent.



#### 4.3 PROTECTION DES ZSAR

**4.3.1** Les ZSAR doivent être protégées par une combinaison de mesures physiques, de procédures et de moyens humains et matériels afin de veiller à ce que des personnes ne pénètrent illicitement dans ces zones et que des armes, explosifs ou tous autres engins, articles ou substances dangereux pouvant être employés pour commettre un acte d'intervention illicite ne soient introduits dans les ZSAR ou dans les aéronefs.

**4.3.2** Des systèmes d'identification de personnes et de véhicules doivent être mis en place pour empêcher les accès non autorisés aux zones côté piste et aux ZSAR. L'identité doit être vérifiée aux points de contrôle désignés avant d'autoriser l'accès à ces zones.

**4.3.3** Les procédures de contrôles de sûreté à chaque point d'accès au côté piste doivent être développées dans le PSA.

**4.3.4** A chaque aéroport servant à l'aviation civile ou installation hors aéroport désignée, l'accès aux ZSAR doit être contrôlé par l'utilisation d'un système de permis de ZSAR.

**4.3.5** Les entités chargées de contrôler l'accès aux ZSAR doivent spécifier les points d'entrées reconnus permettant de franchir la barrière des ZSAR et doivent s'assurer que ces points sont suffisamment protégés, au moins autant que la barrière elle-même.

**4.3.6** Les entités chargées de contrôler l'accès aux ZSAR veillent à ce que les mouvements de personnes et de véhicules autour des aéronefs fassent l'objet de surveillance dans les ZSAR, afin d'empêcher l'accès des aéronefs aux personnes non autorisées

**4.3.7** L'accès aux zones côté piste dans les aéroports servant à l'aviation civile doit être contrôlé afin d'empêcher les entrées non autorisées.

**4.3.8** Les spécifications relatives à la protection de périmètres sont fixées par décision de l'Autorité de l'aviation civile et énoncées dans les PSA.

#### 4.4 CONTRÔLE D'ACCÈS

##### 4.4.1 Responsabilités

**4.4.1.1** La responsabilité des contrôles d'accès incombe principalement au prestataire de services de sûreté. Toutefois, à défaut d'organisme prestataire de services de sûreté, cette responsabilité revient au service de la police nationale ou de la gendarmerie nationale assignée à l'aéroport concerné, suivant leur zone de compétence.

**4.4.1.2** L'Autorité aéroportuaire veille à ce que l'accès aux ZSAR dans les aéroports servant à l'aviation civile soit contrôlé, conformément aux procédures prévues dans les PSA respectifs des aéroports et dans le programme de sûreté des fournisseurs de services de la navigation aérienne, afin d'empêcher les entrées non autorisées.

##### 4.4.2 Conditions générales

**4.4.2.1** L'accès à toutes les ZSAR désignées dans le PSA de l'aéroport concerné doit être réservé:

- a) Aux passagers en règle détenteurs de documents de voyage légitimes, qui ont été acceptés en vue d'un voyage sur un vol d'un exploitant d'aéronefs ou d'aviation générale;
- b) Au personnel en possession d'un titre de circulation aéroportuaire en état de validité et qui, de par leurs fonctions, ont clairement un besoin opérationnel d'y accéder;
- c) À l'équipage des opérateurs de transport aérien commercial, sous réserve de la présentation des documents ci-après :



- Une carte d'identification en cours de validité de la compagnie aérienne portant une photographie récente du titulaire ou une licence en cours de validité équipage et / ou un certificat de membre d'équipage (CMC) et;
- La Déclaration générale pour ce vol (manifeste) les identifiant comme membre de l'équipage opérant un vol ou en instruction, en mise en place, ou en mission d'inspection ou d'instruction d'un vol.

d) À l'équipage d'un avion de l'aviation générale :

- Une licence d'équipage professionnel, privé ou de travail aérien en état de validité;
- Des documents de voyage authentiques et valides, accompagnés des visas nécessaires en cas de vol international.

e) Aux pilotes en cours de formation, sous réserve de la présentation d'un certificat de stagiaire accompagné d'une lettre de l'école de pilotage qui le forme;

f) Au personnel reconnu par les services compétents lors de la riposte à une urgence de sûreté ; et

g) Aux visiteurs et entrepreneurs qui sont en possession d'un titre de circulation aéroportuaire temporaire ou visiteur et sont dûment escortés par un représentant de l'organisation qui a demandé le permis et qui est en possession d'un titre de circulation aéroportuaire permanent valide.

#### **4.4.3 Système de titres de circulation aéroportuaire**

**4.4.3.1** L'Autorité aéroportuaire est chargée de contrôler et d'administrer le système de titre de circulation aéroportuaire au niveau des aéroports et autres installations de la navigation aérienne.

**4.4.3.2** L'accès au côté piste et à la ZSAR aux aéroports nationaux est contrôlé par l'utilisation d'un système de titre de circulation aéroportuaire. L'objet de ce système est d'identifier les personnes et de leur faciliter l'accès. Des titres d'accès aéroportuaire pour les véhicules sont délivrés et utilisés à des fins similaires.

**4.4.3.3** Un titre de circulation aéroportuaire n'est pas requis pour accéder à une ZSAR pour les cas suivants :

- a) Les passagers arrivant sur un avion qui a atterri à l'aéroport;
- b) Les membres de l'équipage d'un avion qui a atterri à l'aéroport;
- c) Les membres de l'équipe d'un avion au départ de l'aéroport;
- d) Les personnes spécifiées dans les listes de VIP ;
- e) Les forces de l'ordre qui fournissent une escorte pour le transport des personnes sous garde légale.

**4.4.3.4** Les personnes autres que les passagers auxquels est accordé un accès non accompagné aux ZSAR de l'aéroport font préalablement l'objet d'une vérification de leurs antécédents. Les vérifications d'antécédents comprennent, au minimum les éléments suivants :

- a) identité de la personne, son expérience professionnelle et sa formation passées, y



compris toute période d'inactivité, ses antécédents judiciaires et tout autre renseignement relatif à la sûreté pertinent pour l'évaluation de l'aptitude de cette personne, sur une certaine durée minimale écoulée ;

- b) critères rédhibitoires ;
- c) refus immédiat des personnes jugées inaptes à effectuer des contrôles de sécurité, à accéder sans escorte aux ZSAR et à accéder des renseignements sensibles relatifs à la sûreté de l'aviation à la suite d'une vérification de leurs antécédents ;
- d) tenue de dossiers.

**4.4.3.5** Toute personne à qui il a été délivré un titre de circulation aéroportuaire doit se conformer aux dispositions du présent PNSAC.

**4.4.3.6** Les procédures de délivrance et de gestion des titres aéroportuaire doivent être élaborées par l'Autorité aéroportuaire laquelle doit s'assurer que :

- a) Les demandes écrites soient vérifiées sur la base de critères disqualifiants permettant de déterminer l'aptitude d'une personne à obtenir un accès non-accompagné aux ZSAR ;
- b) Les ZSAR soient divisées en secteurs sur la base des fonctions qui y sont normalement accomplies, avec des annotations correspondantes sur les permis. Les permis doivent indiquer au moyen d'un codage numérique, alphabétique ou de couleur, les secteurs auxquels la personne est autorisée à accéder. L'accès à des secteurs particuliers ne doit être accordé que sur la base du besoin de s'y rendre pour des fonctions officielles à exécuter. Dans le cas où un membre du personnel qui est normalement affecté à un domaine spécifique est requis par sa direction d'entrer dans d'autres domaines pour une raison spécifique, les procédures d'approbation de ces besoins doivent être appliquées;
- c) Des vérifications d'antécédents pour confirmer l'identité d'une personne et de l'expérience précédente soient effectuées. La vérification des antécédents doit être mise à jour à chaque renouvellement de TCA pour assurer que les personnes répondent toujours aux critères requis.
- d) Des précautions rigoureuses soient prises pour éviter que des titres de circulation aéroportuaire soient délivrés à des employés qui n'ont pas besoin, ou qui ont rarement besoin, d'accéder à des ZSAR;
- e) Les personnes jugés inaptes à la suite d'une vérification de leurs antécédents ne doivent pas mettre en œuvre des contrôles de sûreté, d'accéder sans escorte à des ZSAR et d'avoir accès à des informations sensibles. Des procédures relatives à cette vérification d'antécédents, y compris celle des personnes mettant en œuvre des contrôles de sûreté, doivent être établies par les entités en charge de cette vérification dans des PEN pertinentes au niveau aéroportuaire.

**4.4.3.7** Les exigences relatives à la délivrance des titres de circulation aéroportuaire, leur utilisation et la surveillance des systèmes sont établies par l'Autorité de l'aviation civile.

**4.4.3.8** Les titres peuvent être refusés, retirés ou suspendus lorsque les vérifications des antécédents, la moralité ou le comportement de la personne concernée ne présentent pas la garanties requises au regard de la sûreté de l'Etat Malagasy, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes, de l'ordre public ou sont incompatibles avec l'exercice d'une activité dans les zones de sûreté des aérodromes et de leurs dépendances.

**4.4.3.9** La PAF et/ou la GN sont en charge de conduire les enquêtes relatives aux vérifications des antécédents. Les résultats des vérifications d'antécédents doivent être gardés en sécurité.



#### **4.4.4. Contrôle d'accès des personnes**

**4.4.4.1** Avant toute entrée aux ZSAR, l'identité et le titre de circulation aéroportuaire doivent être vérifiées aux points de contrôles désignés.

**4.4.4.2** Les passagers sont autorisés à pénétrer dans les ZSAR appropriées pour leurs formalités de départ et d'embarquement, à condition qu'ils présentent aux fins d'inspections aux services concernés les documents ci-après :

- a) Des documents de voyage authentiques et valides, accompagnés des visas nécessaires. Ces documents de voyage sont généralement des passeports ou documents d'identité délivrés par l'État de citoyenneté mais pourraient être aussi, lorsque cela est acceptable, des documents délivrés par un autre État ou par une organisation, comme les titres de séjour pour étrangers, certificats de membre d'équipage, documents de voyage de migrants et laissez-passer de l'Organisation des Nations Unies (ONU) ; et
- b) Une carte d'embarquement authentique délivrée par un exploitant d'aéronefs ou son représentant désigné. Ces cartes d'embarquement doivent porter le nom du passager enregistré et doit correspondre au nom figurant sur les documents de voyage du passager.

**4.4.4.3** Le personnel et les visiteurs sont autorisés à pénétrer dans des ZSAR conformément aux exigences relatives à la délivrance et au port de titres de circulation aéroportuaire définies dans le PSA de l'aéroport concerné. A cet effet :

- le TCA doit être porté en permanence et de façon visible sur les vêtements pour pénétrer, circuler ou demeurer dans la ZSAR. Ils limitent l'accès du personnel aux seules zones désignées en fonction des besoins opérationnels ;
- le détenteur doit se soumettre aux mesures d'inspection filtrage avant d'accéder aux ZSAR.
- la validité et l'authenticité du titre d'accès doit faire l'objet d'une vérification;
- les titres aéroportuaire limitent l'accès du personnel aux seules zones désignées en fonction des besoins opérationnels :
- en cas de cessation ou de changement d'emploi, le titre aéroportuaire de l'employé en cause doit être retourné à l'autorité aéroportuaire qui l'a délivré. Il sera immédiatement détruit par cette dernière;

**4.4.4.4** L'Autorité aéroportuaire est chargée de :

- Évaluer régulièrement les mesures de contrôle des titres;
- Mettre à jour périodiquement les caractéristiques de sûreté ou de conception du TCA;
- Tenir à jour une liste des titres perdus, volés, retirés (avec spécifications des raisons du retrait) ;
- Notifier la liste des titres perdus, volés, retirés aux différentes entités en charge des contrôles d'accès
- Tenir un dossier où figurent le contrôle d'antécédents;
- Tenir à jour la liste des détenteurs de titre d'accès, précisant le nombre de titres par catégories et par zone de sûreté accessible.



**4.4.4.5** Le PSA doit préciser le point d'accès et d'inspection filtrage que doivent utiliser les membres d'équipage d'aviation générale et les élèves pilotes nécessitant un accès à une ZSAR.

#### **4.4.5 Salons VIP**

**4.4.5.1** Les installations réservées aux personnalités importantes (VIP) doivent permettre le contrôle des VIP et des personnes chargées de leur accueil ou de leur départ, et doivent inclure une zone d'inspection/filtrage spéciale, séparée des activités liées aux passagers réguliers et destinée aux procédures d'enregistrement et de traitement des passagers VIP.

#### **4.4.6 Contrôle d'accès des véhicules**

**4.4.6.1** Le gestionnaire d'aéroport est responsable de la gestion du système des macarons pour véhicules et de la mise en œuvre des mesures de contrôle d'accès et d'inspection filtrage relatives aux véhicules et les personnes à bord avec le prestataire de services de sûreté ou la Gendarmerie nationale et ce, tel que stipulé dans le PNSAC et autres programmes de sûreté appropriés pour le contrôle de véhicules d'accès.

**4.4.6.2** Les macarons pour véhicule doivent:

- être visibles en permanence sur la partie avant des véhicules lorsqu'ils sont à l'intérieur de zones désignées.
- être renouvelés périodiquement
- être accordés aux véhicules présentant un besoin opérationnel ou une autre raison légitime de se trouver dans les côtés piste et les ZSAR

**4.4.6.3** Le PSA doit préciser les mesures de sûreté pour la production, l'administration, la délivrance et le contrôle des macarons pour les véhicules devant accéder aux ZSAR.

**4.4.6.4** L'entité responsable du contrôle d'accès veille à ce que les véhicules autorisés à pénétrer dans des ZSAR, de même que les objets qu'ils transportent, fassent l'objet d'une inspection-filtrage ou d'autres contrôles de sûreté appropriés, en fonction de l'évaluation des risques réalisée par le CER.

#### **4.4.7 Parcs de stationnement des véhicules**

**4.4.7.1** Les gestionnaires d'aéroports doivent mettre à la disposition de la PAF ou de la Police Nationale ou de la Gendarmerie Nationale des moyens pour pouvoir dégager rapidement tout véhicule laissé en stationnement le long des esplanades d'aérogares passagers.

**4.4.7.2** Les parcs de stationnement doivent être surveillés et patrouillés régulièrement. Les patrouilles doivent être dotées de moyens de détection d'explosifs.

#### **4.4.8 Zones d'observation accessibles par le public**

**4.4.8.1** Les considérations ci-après doivent être appliquées à toutes aires, zones ou terrasses d'observation publiques du côté ville ayant vue sur des aéronefs stationnés dans l'aire de trafic ou sur des activités d'acheminement de passagers :



- a) L'accès doit être contrôlé ou les aires doivent être surveillées par des gardes ;
- b) Les aires doivent être des espaces clos ou être dotées de barrières pour empêcher l'accès non autorisé ou le jet d'objets sur des aéronefs stationnés ou dans des ZSAR; et
- c) Des moyens de contrôle d'accès doivent permettre de sécuriser les aires et de les interdire au public lorsque c'est nécessaire.

#### **4.4.9 Bagages laissés sans surveillance**

**4.4.9.1** Tout le personnel aéroportuaire doit être sensibilisé sur le fait que les objets et bagages laissés sans surveillance ou abandonnés dans une installation aéroportuaire peuvent contenir un engin explosif ou toute autre substance dangereuse. Tous ces objets et bagages doivent être considérés comme suspects et signalés à la PAF ou la Police Nationale ou à la Gendarmerie Nationale afin qu'ils puissent être examinés, neutralisés et/ou, enlevés par les artificiers de l'Armée, conformément aux procédures en vigueur.

**4.4.9.2** Le gestionnaire d'aéroport doit veiller à ce que lorsque des installations d'objets ou bagages perdus existent dans l'aérogare, ces installations soient conçues de manière à minimiser les effets d'une explosion. Les objets ou bagages perdus doivent être inspectés filtrés par la PAF avant leur stockage.

### **4.5 SURETE DES INSTALLATIONS ET PATROUILLES**

#### **4.5.1 Eclairage des aires de trafic et des zones de stationnement**

**4.5.1.1** Les aires de trafic, les aires de stationnement, les points de contrôle des véhicules, les deux extrémités de la piste d'envol, le point d'attente de décollage et toutes les parties vulnérables doivent être adéquatement éclairés pour éviter des infiltrations compromettantes de toute nature.

#### **4.5.2 Clôtures**

**4.5.2.1** Le périmètre aéroportuaire doit être protégé par des obstacles physiques clairement visibles par le public (clôtures), des gardes, des rondes et/ou tout système de sûreté contribuant à la détection d'une intrusion illicite. Les accès doivent être contrôlés au moyen de badges d'accès, de laissez-passer pour les véhicules (macarons).

**4.5.2.2** Le gestionnaire d'aéroport doit veiller à ce que les clôtures physiques délimitant les ZSAR soient maintenues en bon état de fonctionnement.

#### **4.5.3 Patrouilles et rondes**

**4.5.3.1** La GN et le personnel du prestataire de sûreté doivent effectuer des patrouilles dans la clôture d'enceinte, les zones adjacentes aux ZSAR, les autres zones côté piste situées en dehors de cette clôture, y compris celles qui se trouvent aux abords immédiats du seuil de piste et des voies de circulation des avions. D'autres moyens peuvent être utilisés également pour le contrôle de ces zones.

#### **4.5.4 Accès privatif**



**4.5.4.1** Lorsqu'un accès privatif d'une installation technique ou de prestataires de services permet un accès direct au côté piste et/ou aux ZSAR, un poste d'inspection/filtrage doit être mis en place à cet accès pour garantir qu'aucun article interdit ne soit introduit dans ces zones.

## **4.6 SÛRETÉ DES AÉRONEFS**

### **4.6.1 Responsabilités**

**4.6.1.1** La responsabilité de la sûreté des aéronefs incombe aux exploitants d'aéronefs respectifs ou le cas échéant, à l'entreprise opérant pour son compte (prestataire de services d'assistance en escale) dont les procédures d'escapes supplémentaires ou le programme de sûreté doivent tenir compte du PSA de l'aéroport afin que les mesures de sûreté puissent être coordonnées.

**4.6.1.2** Des mesures doivent être prises pour empêcher que des armes, explosifs ou tous autres engins, articles ou substances dangereux pouvant être employés pour commettre un acte d'intervention illicite, et dont le port ou le transport n'est pas autorisé, ne soient introduits, par quelque moyen que ce soit, à bord d'un aéronef effectuant un vol d'aviation civile.

### **4.6.2 Conditions normales d'exploitation**

#### **4.6.2.1 Fouille de sûreté des aéronefs**

**4.6.2.1.1** Les exploitants d'aéronefs commerciaux doivent veiller à ce que lorsque les avions entrent en service, une fouille de sûreté de l'aéronef, soit entreprise pour s'assurer que des objets suspects, des armes, des explosifs ou autres engins, articles ou substances dangereux n'ont pas été dissimulés pour commettre un acte d'intervention illicite, et que ces fouilles soient documentées. Une fouille de sûreté de l'aéronef doit également être effectuée en réponse à des niveaux de menace accrue ainsi que pour des vols spécifiques classés sensibles suite à l'évaluation des risques effectuée par le CER en collaboration avec les services de sûreté de l'État ou par les autorités de l'État d'immatriculation.

**4.6.2.1.2** Un aéronef doit être soumis à une fouille de sûreté immédiatement avant ou après avoir été dirigé vers une ZSAR en vue du vol. Toutefois, il peut être fouillé à un autre moment avant leur déplacement vers un ZSAR, à condition d'être sécurisé ou surveillé dès le début de la fouille jusqu'au départ. Si la fouille est effectuée après l'entrée au ZSAR, il doit être sécurisé et surveillé dès le début de la fouille jusqu'au départ.

La fouille de sûreté de l'aéronef doit comprendre l'examen des zones accessibles aux passagers à l'intérieur de l'aéronef ainsi que l'examen des zones accessibles aux manutentionnaires à l'extérieur de l'aéronef et dans sa soute.

**4.6.2.1.2.3** Une fouille de sûreté de l'aéronef doit être effectuée avant ou après la réception des fournitures de restauration à bord de l'aéronef. Si une fouille de sûreté de l'aéronef est effectuée avant la livraison des fournitures de restauration en vol, la surveillance active du chargement des fournitures de restauration ainsi que les activités du personnel des services de restauration en vol doit être effectuée par l'exploitant d'aéronef pour assurer que la stérilité de l'aéronef est maintenue. Si une fouille de sûreté de l'aéronef est effectuée après la livraison des fournitures de restauration en vol, tous les chariots de restauration, les tiroirs, les fournitures de restauration et de service à bord doivent être retirés lors de la fouille pour assurer que la zone ne contient pas d'articles dangereux.



**4.6.2.1.4** Une fouille de sûreté de l'aéronef doit être effectuée par un personnel adéquatement formé.

**4.6.2.1.5** Les exploitants d'aéronefs commerciaux doivent veiller à ce qu'un contrôle de sûreté au point d'origine des aéronefs effectuant des vols ou qu'une fouille de sûreté soit réalisée. La décision d'effectuer un contrôle de sûreté ou une fouille est fondée sur une évaluation des risques pour la sûreté effectuée par le CER et l'entité concernée.

**4.6.2.1.6** Les exploitants d'aéronefs commerciaux doivent veiller à ce qu'un aéronef faisant l'objet des mesures prévues au paragraphe **4.6.2.1.5** soit protégé contre une intervention non autorisée depuis le moment où la fouille ou le contrôle de l'aéronef a commencé jusqu'à son départ.

#### **4.6.2.1.2 Contrôles de sûreté des aéronefs**

**4.6.2.1.2.1** Tous les aéronefs sont soumis à des contrôles de sûreté quand ils sont en service.

**4.6.2.1.2.2** L'exploitant d'aéronef ou son représentant désigné doit désigner une personne responsable pour chaque contrôle de sûreté de l'aéronef effectué.

**4.6.2.1.2.3** Les contrôles de sûreté des aéronefs consistent en une inspection visuelle de l'intérieur des aéronefs et des compartiments auxquels les passagers peuvent avoir accès, des soutes et des trappes de petit service accessibles depuis le sol sans employer de matériel. Le but de ces contrôles est de confirmer que des objets suspects, armes, explosifs ou autres engins, articles ou substances dangereux n'ont pas été placés à bord de l'aéronef.

**4.6.2.1.2.4** L'intégrité de l'aéronef après la conduite du contrôle de sûreté doit être maintenue jusqu'à son départ à travers notamment la mise en place d'une garde active des portes de l'avion lorsqu'ils sont ouverts et de la zone d'évolution contrôlée de l'aéronef. Si une personne non autorisée pénètre dans la cabine de l'aéronef, un contrôle de sûreté complet de l'aéronef doit être reconduit. Un rapport de l'accès non autorisé et de l'enquête subséquente doit être fourni par l'exploitant d'aéronef à l'Autorité de l'aviation civile et au gestionnaire de l'aéroport.

#### **4.6.2.2 Protection des aéronefs**

**4.6.2.2.1** Pour les aéronefs en stationnement et en service, l'accès est contrôlé depuis le début du contrôle de sûreté de l'aéronef jusqu'au départ afin d'en s'assurer la stérilité :

- Les exploitants et/ou la société d'assistance en escale surveillent l'accès aux abords et à l'intérieur des aéronefs ;
- Seules les personnes, munies d'un badge approprié et valide, justifiant d'une activité à bord sont autorisées à accéder ;
- L'équipe chargée de la protection des aéronefs effectue des rondes et des patrouilles sur l'aire de stationnement pour contrôler la circulation des



personnes aux abords des aéronefs en service en vue d'empêcher tout accès non autorisé à cette zone.

**4.6.2.2.2** Les exploitants d'aéronefs commerciaux doivent veiller à ce que des dispositions soient prises pour s'assurer que tout objet abandonné par des personnes débarquant de vols en transit fasse l'objet de mesures appropriées ou soit retiré de l'aéronef avant le départ.

#### **4.6.2.3 Protection du poste de pilotage**

**4.6.2.3.1** Les exploitants d'aéronefs doivent établir des procédures écrites à inclure dans leurs PSEA, décrivant les moyens et le processus de verrouillage de la porte du poste de pilotage et de surveillance de l'accès.

**4.6.2.3.2** Des lignes directrices sur la protection du poste de pilotage sont publiées par l'Autorité de l'aviation civile.

#### **4.6.2.4 Cas de menace accrue**

**4.6.2.4.1** Lorsqu'il existe des raisons bien fondées de croire qu'un aéronef pourrait faire l'objet d'un acte d'intervention illicite, l'exploitant de l'aéronef doit être avisé et une inspection de l'aéronef doit être effectuée.

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

- Les Autorités aéroportuaires compétentes doivent être avisées sans délai ;
- Des mesures appropriées pour protéger l'aéronef, doivent être prises ainsi qu'il est spécifié dans le plan conjoncturel de chaque aéroport.

### **4.7 PROTECTION DES INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE ET INSTALLATIONS VULNÉRABLES**

**4.7.1** Le gestionnaire d'aéroport veillera en collaboration avec le fournisseur de services de navigation aérienne et les autres parties prenantes concernées, que les tours de contrôle, centre de contrôle régional, les aides à la navigation aérienne et autres installations essentielles pour les opérations aériennes soient désignés dans les programmes de sûreté de l'aéroport et dans le programme du fournisseur des services de la navigation aérienne comme ZSAR. Ces installations doivent être protégées par des mesures physiques de sûreté appropriées approuvées par l'Autorité de l'aviation civile.

**4.7.2** Le fournisseur de service de la navigation aérienne est responsable de la préparation des plans de contingence pour assurer la continuité des services de la navigation aérienne en cas de perte ou de sabotage d'une installation de la navigation aérienne mais aussi lors d'un acte d'intervention illicite.

**4.7.3** Les procédures pour protéger ces moyens et installations avec désignation claire des entités responsables du contrôle d'accès sont soumises au préalable pour examen et approbation, à l'Autorité de l'aviation civile.

### **4.8 PROTECTION DES SYSTÈMES ET DES DONNÉES CRITIQUES CONTRE LES CYBERATTAQUES**



**4.8.1** Selon l'évaluation des risques réalisée par le CER, des mesures appropriées sont élaborées pour protéger la confidentialité, l'intégrité et la disponibilité des systèmes, données informatiques et de communications critiques utilisées aux fins de l'aviation civile contre des interventions qui peuvent compromettre la sécurité de l'aviation civile.

## **4.9 MESURES RELATIVES À LA CONCEPTION AÉROPORTUAIRE**

### **4.9.1 Dispositions légales**

**4.9.1.1** Conformément au chapitre 2 du présent programme, les gestionnaires d'aéroports et les autres entités concernées doivent s'assurer que préalablement à toute activité de rénovation, extension ou construction de nouvelles installations, leur programme de sûreté comprenant les mesures prises pour protéger les installations aéroportuaires contre d'éventuels actes d'intervention illicites, aussi bien pendant qu'après la fin des travaux, y compris la phase de mise en place du chantier, soit soumis à l'approbation de l'Autorité de l'aviation civile.

### **4.9.2 Trajets d'embarquement des passagers**

**4.9.2.1** Les trajets d'embarquement des passagers doivent être sécurisés.

**4.9.2.2** L'ensemble de ces trajets doit être protégé et pouvoir être fermé et verrouillé en période d'inactivité.

### **4.9.3 Zones d'inspection filtrage des passagers**

**4.9.3.1** L'agencement, l'équipement et l'emplacement des postes d'inspection filtrage doit tenir compte des impératifs de sûreté et de facilitation, des facteurs humains et des besoins de l'exploitation en vue de rendre le processus d'inspection filtrage efficace, économique et convivial pour les passagers.

### **4.9.4 Points vulnérables**

**4.9.4.1** Les tours et centres de contrôle régionaux de la circulation aérienne, les aides de radionavigation, les transformateurs d'alimentation, les sources d'alimentation électriques primaires et secondaires, les systèmes de communication, les systèmes informatiques et les installations de carburant, à l'intérieur et à l'extérieur de l'aéroport ainsi que les zones de vulnérabilité au risque MANPADS, doivent être considérés comme des points vulnérables.

## **4.10 PROTECTION DE L'AEROGARE**

**4.10.1** Pour atteindre les objectifs généraux de planification de la sûreté, de la facilitation, ainsi que ceux de la planification globale de l'aéroport, les principes suivants seront appliqués:

- a) Les circuits primaires de traitement des personnes et des bagages doivent être simples et évidents ;
- b) Aucun passager ou bagage (cabine et soute) en correspondance ne doit être embarqué sans avoir été soumis aux contrôles de sûreté. Ceci implique que les circuits secondaires de traitement de ces flux soient organisés;
- c) Le nombre de postes de contrôle de sûreté doit être minimisé ;
- d) Le nombre de points où les piétons peuvent avoir accès à la zone aéroportuaire, et en particulier les ZSAR, doit être réduit au minimum; et



- e) Toutes les zones de départ des passagers entre le point d'IF et l'avion doivent être considérées comme des ZSAR et à ce titre, soumises aux règles de contrôle d'accès et d'inspection filtrage.

**4.10.2** Tous les bâtiments situés dans le périmètre de la ZSAR, ou à proximité immédiate, doivent être protégés adéquatement, de manière à empêcher tout accès non autorisé dans la zone de sûreté



## **CHAPITRE V CONTRÔLE DE SÛRETÉ DES PERSONNES ET DES ARTICLES PLACÉS À BORD D'UN AÉRONEF**

### **5.1 GENERALITES**

**5.1.1** Tous les passagers en partance, tous leurs bagages de soute et les bagages de cabine doivent faire l'objet d'une inspection / filtrage avant d'être admis à bord d'un aéronef ou dans une ZSAR. Cette procédure doit être appliquée également aux opérations nationales.

**5.1.2** Les méthodes d'inspection-filtrage appropriées, capables de détecter la présence d'explosifs et d'engins explosifs transportés par des personnes sur elles-mêmes ou dans des bagages qu'elles transportent sont appliquées de façon continue ou de manière imprévisible selon le cas.

**5.1.3** Toutes les personnes autres que les passagers, de même que les articles qu'elles transportent, font l'objet d'une inspection-filtrage avant leur entrée dans les ZSAR des aéroports.

### **5.2 L'ENTITE RESPONSABLE DE L'INSPECTION/FILTRAGE**

**5.2.1** L'entité légale pour l'inspection / filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine et objets transportés ainsi que les personnes entrant dans une ZSAR au niveau des aérogares est le prestataire de services de sûreté ou la Police aux frontières (PAF) ou la Police Nationale selon le cas.

**5.2.2** L'entité légale pour l'inspection / filtrage des bagages de soute et du fret est le prestataire de services de sûreté ou la Police aux frontières (PAF) ou la Police Nationale selon le cas.


**5.2.3** L'entité légale pour l'inspection / filtrage des personnes et véhicules au niveau des points d'accès hors aérogare est le prestataire de services de sûreté ou la GN selon le cas.

### **5.3 UTILISATION DES EQUIPEMENTS DE SURETE**

**5.3.1** Toutes les personnes au départ ou en correspondance sur des avions de transport aérien commercial, leurs bagages de cabine et objets transportés sont inspectés/filtrés au moyen d'appareils de radioscopie conventionnelle et de portiques de détection des objets métalliques, et au moyen de technologies d'inspection/filtrage de pointe lorsque disponibles. Des renseignements spécifiques sur l'utilisation correcte de ces équipements doivent figurer dans les programmes de sûreté des aéroports concernés, tel qu'approuvés par l'Autorité de l'aviation civile.

### **5.4 VERIFICATION DES DOCUMENTS DE VOYAGE**

**5.4.1** Les services de la PAF doivent, sur demande, fournir pour référence aux exploitants d'aéronefs un échantillon des documents de voyage émis à Madagascar dans le but d'éviter l'utilisation frauduleuse et la contrefaçon de documents de voyage de Madagascar. Sur demande d'autres États, après examen et autorisation des autorités gouvernementales nationales, des

 Aviation Civile de Madagascar	<b>PROGRAMME NATIONAL SURETE DE L'AVIATION CIVILE</b>  <b>PNSAC-ACM/DGE-002</b>	<b>DE</b>  <b>Édition : 02</b> <b>Amendement : 00</b> <b>Date : 20/01/2023</b> <b>Page : V.2</b>
--	---	---

officiers de liaison d'autres États peuvent être nommés dans certains aéroports nationaux pour aider les exploitants d'aéronefs à vérifier la validité et l'authenticité des documents de voyage des voyageurs.

**5.4.2** Les services de la PAF saisiront les documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux.

Les services de la PAF saisiront aussi le document de voyage d'une personne non admissible qui se fait passer pour le titulaire légitime du document de voyage. Ces documents seront retirés de la circulation immédiatement et renvoyés aux autorités compétentes de l'État émetteur ou à la mission diplomatique résidente de cet État sauf dans les cas où les pouvoirs publics conservent ces documents à des fins d'application de la loi. Les autorités compétentes de l'État émetteur ou la mission diplomatique de cet État seront notifiées lorsque les pouvoirs publics conservent les documents de voyage qu'ils ont saisis.

**5.4.3** Dans le cadre du processus d'évaluation des documents de voyage présentés par les passagers, les exploitants d'aéronefs prendront les précautions nécessaires au point d'embarquement pour s'assurer que les passagers sont en possession des documents prescrits par les États de transit et de destination aux fins du contrôle. L'Autorité de l'aviation civile doit vérifier la mise en œuvre de ces dispositions dans le cadre des activités de contrôles spécifiées dans le présent programme.

## **5.5 ÉMISSION ET SECURITE DES DOCUMENTS DE VOYAGE**

**5.5.1** Les services en charge de l'émission des passeports à Madagascar actualisent régulièrement les caractéristiques de sécurité des nouvelles versions de leurs documents de voyage, pour se prémunir contre leur usage indu et pour faciliter la détection de cas dans lesquels de tels documents ont été illicitement modifiés, reproduits ou délivrés.

**5.5.2** Les services en charge de l'émission des passeports à Madagascar établissent des contrôles pour se prémunir contre le vol de leurs documents de voyage vierges et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés.

**5.5.3** Les services en charge de l'émission des passeports à Madagascar établissent des contrôles appropriés sur l'ensemble des processus de demande, d'octroi et de délivrance des documents de voyage pour garantir un niveau élevé d'intégrité et de sûreté.

**5.5.4** Les données de clés publiques nécessaires à l'authentification de tous les passeports électroniques qu'ils délivrent doivent être téléchargées au Répertoire de Clés Publiques de l'OACI.

## **5.6 FOUILLES MANUELLES**



**5.6.1** Une fouille manuelle de tous les passagers au départ et en correspondance, du personnel, des équipages et des visiteurs, ainsi que de leurs biens doit être effectuée en cas de panne, défaillance ou inexistence du matériel d'I/F ou dans des situations de menace accrue.

**5.6.2** Des renseignements sur les procédures et les responsabilités appropriées pour la fouille manuelle des passagers, du personnel, de l'équipage et des visiteurs et leurs biens sont fixées par l'Autorité de l'aviation civile.

## **5.7 INSPECTION / FILTRAGE ALEATOIRE ET IMPREVISIBLE D'UNE CERTAINE PROPORTION DE PASSAGERS**

**5.7.1** En plus des mesures de sûreté prévues ci-dessus, une certaine proportion de passagers et les articles qu'ils transportent, parmi ceux qui n'ont pas déclenché l'alarme, doit faire l'objet d'une I/F supplémentaire selon les principes du caractère aléatoire et de l'imprévisibilité.

**5.7.2** Les procédures de mise en œuvre de ces proportions d'I/F additionnelles seront précisées dans les PSA des aéroports concernés.

## **5.8 INSPECTION / FILTRAGE DES BAGAGES DE CABINE**

**5.8.1** Les bagages de cabine de toutes les personnes au départ et en transit ou en correspondance doivent faire l'objet d'une I/F avant de pénétrer dans la ZSAR et à bord des aéronefs.

**5.8.2** Tout objet ou substance figurant sur la liste des articles interdits doit être retiré à son propriétaire ou le passager se verra interdire l'accès à la ZSAR ou à l'aéronef selon le cas.

**5.8.3** Dans la mesure où les éléments ou articles sont sensibles à l'air ou aux rayons X et peuvent être altérés, dégradés, voire détruits, ils peuvent être exemptés d'I/F. Dans ce cadre des procédures bien définies doivent être appliquées.

## **5.9 TRAITEMENT DES ARTICLES REGLEMENTES**

**5.9.1** Les articles réglementés ne doivent pas être introduits dans les ZSAR et, si possible, il convient d'empêcher leur entrée dans les zones publiques d'un aéroport, à moins que leur transport ne soit autorisé et que des mesures adéquates de sûreté et de sécurité n'aient été prises. Par ailleurs, les articles réglementés ne doivent jamais être transportés à l'intérieur d'une cabine d'un aéronef ou placés dans la soute d'un aéronef sans autorisation.

Des procédures appropriées à appliquer aux articles interdits doivent être insérées dans le PSA.

**5.9.2** La liste des articles réglementés et interdits est publiée par l'Autorité de l'aviation civile.

### **5.9.3 Contrôle de sûreté des liquides, aérosols et gels (LAG)**

**5.9.3.1** Le prestataire de services de sûreté doit élaborer et mettre en œuvre des mesures de sûreté satisfaisantes à appliquer à tous les LAG destinés à la vente ou à la consommation à l'intérieur



des ZSAR. Ces mesures seront basées sur l'utilisation d'appareils de radioscopie, de détecteurs de traces d'explosifs ou d'unités canines de détection d'explosifs.

Les dispositions spécifiques relatives aux limitations d'emport de ces objets en cabine sont publiées par l'Autorité de l'aviation civile.

## **5.10 REFUS DE SE SOUMETTRE A L'INSPECTION / FILTRAGE**

**5.10.1** Toute personne qui n'accepte pas de se soumettre à une fouille de sa personne ou qui refuse une fouille ou une inspection de ses bagages de soute ou de cabine ou d'autres biens en sa possession conformément au présent PNSAC ne doit pas entrer ou rester à l'intérieur d'une ZSAR et pourra se voir soumis à un questionnement par la police ou la GN pour déterminer le motif de refus.

## **5.11 PASSAGERS EN CORRESPONDANCE OU EN TRANSIT**

**5.11.1** Les passagers en transit au sein des aéroports de Madagascar resteront dans l'aéronef lors de l'arrêt à moins qu'ils ne soient obligés de débarquer pour des raisons techniques ou pour permettre la fouille de l'aéronef par le personnel de sûreté. Les exploitants d'aéronefs doivent inclure dans leurs programmes de sûreté des mesures adéquates pour contrôler ces passagers et leurs bagages de cabine, afin d'empêcher que des articles non autorisés ne soient placés à bord d'un aéronef. Ces mesures doivent être suffisantes pour assurer que ces passagers ne soient pas en contact avec d'autres personnes qui n'ont pas été inspectées / filtrées. Lorsque le niveau de sûreté des passagers en transit est altéré, ces derniers avec leurs bagages de cabine et objets transportés devront être débarqués et soumis à l'inspection filtrage avant leur embarquement.

**5.11.2** Les gestionnaires d'aéroport doivent concevoir et maintenir les installations aéroportuaires de manière à faciliter le contrôle de sûreté des passagers en correspondance ou en transit qui sont tenus de débarquer de leurs vols respectifs.

**5.11.3** Les exploitants d'aéronefs doivent prendre les mesures appropriées pour assurer que tous articles laissés à bord par des passagers qui débarquent de vols en transit soient enlevés de l'aéronef ou traités de toute autre façon appropriée avant le départ de l'aéronef pour un vol commercial.


## **5.12 PROCEDURES SPECIALES D'INSPECTION / FILTRAGE**

### **5.12.1 Diplomates**

**5.12.1.1** Les diplomates et leurs effets personnels sont inspectés / filtrés de la même façon que les autres passagers.

### **5.12.2 Valises diplomatiques**

**5.12.2.1** Conformément à l'article 27 de la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques, les valises diplomatiques, ou sacs consulaires, portant des marques extérieures visibles d'un État ne seront pas ouvertes ou retenues.

 Aviation Civile de Madagascar	<b>PROGRAMME NATIONAL SURETE DE L'AVIATION CIVILE</b>  <b>PNSAC-ACM/DGE-002</b>	<b>DE</b>  <b>Édition : 02</b> <b>Amendement : 00</b> <b>Date : 20/01/2023</b> <b>Page : V.5</b>
--	---	---

**5.12.2.2** Les valises diplomatiques, aussi appelées sacs consulaires, seront acceptées sans I/F sous réserve :

- a) Qu'elles soient scellées ;
- b) Que la personne en possession de la valise diplomatique produise une identification et une autorisation appropriées, telle qu'un passeport diplomatique ou un passeport officiel ou une lettre d'autorisation, pour transporter la valise diplomatique ; et
- c) Que les numéros de scellés sur la valise diplomatique correspondent à ceux de la documentation officielle.

**5.12.2.3** Les valises diplomatiques ne répondant pas aux critères établis dans la section précédente ne seront pas acceptées pour le transport sans inspection filtrage.

**5.12.2.4** Tous les autres articles de cabine de la personne transportant la valise diplomatique seront inspectés / filtrés de la manière applicable aux autres passagers.

### **5.12.3 Exemptions de l'inspection**

**5.12.3.1** La liste des personnalités exemptées par des mesures d'inspection-filtrage applicables aux passagers et à leurs bagages, dans leurs déplacements officiels et/ou privés, est établie par l'Autorité de l'aviation civile.

### **5.12.4 Inspection / filtrage en privé**


**5.12.4.1** L'inspection / filtrage en privé ne doit pas être accordée automatiquement. Toutefois, les passagers qui nécessitent un traitement spécial, notamment les passagers qui transportent des articles de grande valeur, les passagers ayant des conditions médicales spéciales (incluant les passagers portant un stimulateur cardiaque), les passagers avec des raisons culturelles ou religieuses, et les passagers ayant un handicap physique, peuvent être inspectées / filtrées dans une zone hors de la vue des autres passagers. Le détail des procédures pour I/F en privé doit être contenu dans le PSA de l'aéroport concerné.

### **5.12.5 Personnes à mobilité réduite (PMR) et des personnes présentant une situation médicale particulière**

Toutes personnes, quelle que soit la nature de son handicap, doivent subir une inspection/filtrage avant d'accéder en salle d'embarquement et aux aéronefs. Lorsque la condition du passager ne permet pas d'assurer une I/F dans les conditions normales, le transporteur aérien ou l'entreprise qui travaille pour son compte veille à son information sur le processus I/F et doit lui fournir toute l'assistance nécessaire. Les entités en charges de la réalisation des mesures d'I/F doivent aussi être suffisamment informées de l'état du passager.

## **5.13 PASSAGERS INDISCIPLINÉS OU PERTURBATEURS**

**5.13.1** Sur la base d'une évaluation de risques, il appartient aux exploitants d'aéronefs de développer les procédures visant à anticiper et /ou à gérer au mieux les situations liées au comportement indiscipliné de certains passagers en fonction de la gravité et de la dangerosité des

 Aviation Civile de Madagascar	<b>PROGRAMME NATIONAL SURETE DE L'AVIATION CIVILE</b>  <b>PNSAC-ACM/DGE-002</b>	<b>DE</b>  <b>Édition : 02</b> <b>Amendement : 00</b> <b>Date : 20/01/2023</b> <b>Page : V.6</b>
--	---	---

actions ou des infractions commises.

**5.13.2** L'Autorité de l'aviation civile veille à ce que l'ensemble des questions relatives au traitement des passagers indisciplinés et/ou perturbateurs soient prises en considération dans les PSEA.

**5.13.3** L'exploitant d'aéronefs et le commandant de bord doivent être informés de la présence de passagers potentiellement perturbateurs, en indiquant leur nombre et leur numéro de siège.

**5.13.4** L'exploitant d'aéronefs doit définir dans son PSEA :

- Les mesures de sûreté à appliquer avant, pendant et jusqu'à l'accomplissement du vol;
- Le droit de l'exploitant d'aéronefs ou du commandant de bord de refuser le transport de ces personnes en se fondant sur sa politique qui précise le nombre de personnes de cette catégorie pouvant être transportées sur un vol donné, ou lorsqu'il existe des préoccupations portant sur la sûreté ou la sécurité du vol en question.

**5.13.5** Les dispositions relatives au traitement des passagers indisciplinés ou perturbateurs, sont définies par décision de l'Autorité de l'aviation civile.

## **5.14 PASSAGERS FAISANT L'OBJET DE MESURES JUDICIAIRES OU ADMINISTRATIVES**

### **5.14.1 Définition**

**5.14.1.1** Aux fins de ce PNSAC, les personnes faisant l'objet de mesures judiciaires ou administratives comprennent :

- a) Les prisonniers ;
- b) Les personnes expulsées par la voie aérienne vers son État d'origine,
- c) Les personnes non admissibles ; et
- d) Les personnes mentalement instables.

**5.14.1.2** La PAF doit informer en temps utile l'exploitant de l'aéronef lequel avisera le Commandant de bord lorsque des passagers sont obligés de voyager parce qu'ils font l'objet de mesures judiciaires ou administratives afin que des contrôles de sûreté appropriés puissent être effectués.

Un préavis écrit est adressé à l'exploitant d'aéronefs au moins 24 heures avant le départ prévu d'une personne expulsée ou faisant l'objet de mesures judiciaires et notification sans délai, le jour même de l'arrivée de la personne non admissible, à l'exploitant de l'aéronef en train d'arriver de la nécessité de transporter cette personne. Les détails suivant sont mentionnés :

- a) l'identité des passagers et la raison de leur transport ;
- b) les noms et la qualité des escortes, le cas échéant ;
- c) afin de permettre à l'exploitant d'aéronefs concerné d'évaluer les risques pesant sur la sûreté du vol, une évaluation des risques indiquant s'il convient de renvoyer le passager avec ou sans escorte, en fonction notamment de son état de santé et de sa capacité mentale et physique de voyager, de son acceptation ou refus de voyager, de son comportement habituel et de ses antécédents de violence éventuels (ou toute autre information pertinente);



- d) les dispositions préalables concernant l'attribution des sièges, si nécessaire ;
- e) la nature des documents disponibles.

**5.14.1.3** Des évaluations de risques doivent être faites par le CER concernant les passagers potentiellement perturbateurs en raison des mesures judiciaires ou administratives.

**5.14.1.4** Lorsqu'une personne est obligée de voyager parce qu'elle est jugée inadmissible ou qu'elle fait l'objet d'un ordre d'expulsion, la PAF communiquera aux autorités des Etats de transit et de destination l'identité de cette personne, la raison pour laquelle elle est transportée ainsi qu'une évaluation de toute menace que pose cette personne.

**5.14.1.5** Les exploitants d'aéronefs doivent inclure dans leurs programmes respectifs de sûreté approuvés, et mettre en œuvre des mesures et des procédures de sûreté appropriées avant, pendant et jusqu'à l'accomplissement du vol, quand un passager est obligé de voyager parce qu'il / elle a fait l'objet de procédures judiciaires ou administratives.

**5.14.1.6** L'exploitant d'aéronef a le droit de refuser le transport à toute personne qui est obligé de voyager parce qu'elle a fait l'objet de procédure judiciaire ou administrative s'il a des raisons de croire que le transport d'une telle personne peut mettre en danger la sûreté du vol.

## **5.15 TRANSPORT AUTORISE D'ARMES**

### **5.15.1 Port d'armes autorisé dans la cabine**

**5.15.1.1** Le port d'armes par des gardes déployés sur un aéronef dans le but de protéger cet aéronef et ses occupants contre des actes d'intervention illicite est soumis à une autorisation de l'État de l'exploitant et de l'État d'immatriculation de l'aéronef. Cette autorisation de port d'armes est accordée sous réserve :

- i) De la notification entre les États concernés ;
- ii) Du respect à l'arrivée de la réglementation régissant le contrôle des armes.

Si l'exploitant d'aéronef décide de déployer des agents de sûreté à bord, il doit veiller à ce que ceux-ci soient des agents gouvernementaux qui sont spécialement sélectionnés et formés, en tenant compte des aspects de sécurité et de sûreté à bord d'un aéronef, et qu'ils soient déployés en fonction de l'évaluation des risques pour la sûreté de l'aviation civile faite par le CER. Le déploiement de ces agents sera coordonné avec les États concernés et gardé strictement confidentiel.

**5.15.1.2** Les armes des personnes employées pour assurer la protection personnelle exclusive d'une ou plusieurs personnes voyageant à bord des aéronefs, tels que les gardes du corps personnels doivent être justifiées par une autorisation écrite délivrée par le Ministère de l'Intérieur et de la Décentralisation.

**5.15.1.3** Les agents des forces de l'ordre ou gardes du corps personnels étrangers arrivant à un aéroport civil sont tenus de déclarer leurs armes à la PAF ou à la Police Nationale ou à la Gendarmerie en fonction de la responsabilité territoriale et de se conformer à la réglementation et procédures nationales en la matière notamment la présentation d'une autorisation.

**5.15.1.4** Si un exploitant d'aéronefs accepte de transporter des armes, des mesures doivent être prises pour assurer que les armes soient transportées dans des zones inaccessibles aux passagers et à l'équipage pendant le vol et, dans le cas d'une arme à feu, pour s'assurer qu'elle ne soit pas chargée.



**5.15.1.5** Les exploitants d'aéronefs étrangers ou nationaux doivent établir des dispositions au sein de leurs PSEA respectifs ou de leurs procédures d'escale pour s'assurer que tout passager armé déclare les armes en sa possession, détienne une autorisation légitime pour le transport d'armes à bord de ce vol et qu'avant embarquement, ait été correctement informé de toutes les règles et les règlements relatifs au transport des armes à feu.

**5.15.1.6** La procédure d'escale de l'exploitant d'aéronefs étranger et le PSEA national doivent détailler les mesures relatives au briefing de l'équipage par rapport aux escortes armées qui sont à bord d'un vol. Le pilote commandant de bord, et tous les membres de l'équipage, doivent être informés de la localisation du siège de chaque personne armée à bord de l'aéronef. Aussi, chaque personne armée doit être informée de l'emplacement du siège des autres personnes armées, si plus d'une personne armée se trouve à bord de l'aéronef.

**5.15.1.7** L'exploitant d'aéronefs sera chargé d'informer le gestionnaire d'aéroport et son personnel chargé de la sûreté à l'aéroport, ainsi que l'autorité de police à l'aéroport, de l'identité de toute personne armée.

**5.15.1.8** Les exploitants d'aéronefs transportant des personnes autorisées à porter des armes veillent à ce que :

- a) Une bonne documentation écrite autorisant le transport d'une arme soit remplie ;
- b) Avant l'embarquement, les personnes armées soient bien informées au sujet de toutes les règles et règlements relatifs au transport des armes ;
- c) Aucune boisson alcoolisée ne soit servie à des personnes armées, et
- d) Le pilote commandant de bord et tout l'équipage de cabine soient informés du nombre de personnes armées à bord de l'aéronef et de l'emplacement de leurs(s) siège(s).

## **5.15.2 Transport de munitions**

**5.15.2.1** Conformément à l'article 35 de la Convention relative à l'aviation civile, les munitions de guerre et le matériel de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un État à bord d'aéronefs employés à la navigation internationale, sauf permission dudit État.

**5.15.2.2** Sous réserve d'une autorisation délivrée par le Ministère de l'Intérieur et de la Décentralisation, et de l'Autorité de l'aviation civile, un exploitant d'aéronefs ne peut pas transporter des munitions militaires à bord d'un aéronef opérant un vol de transport aérien commercial.

**5.15.2.3** Si à titre exceptionnel, un exploitant d'aéronefs était autorisé à transporter de telles munitions, l'Autorité de l'aviation civile devra s'assurer que :

- a) Le transport de ces munitions militaires soit fait avec l'approbation écrite de l'autorité gouvernementale compétente en la matière et en conformité avec les conditions qui s'y rapportent ;
- b) Le pilote commandant de bord de l'aéronef est informé par écrit par l'exploitant de l'aéronef avant le vol du type, du poids, de la quantité et de la localisation des munitions militaires à bord ou suspendues sous l'aéronef et les conditions de l'autorisation de l'autorité gouvernementale compétente ; et



### **5.15.3 Transport autorisé d'armes dans des endroits non accessibles**

**5.15.3.1** Les exploitants d'aéronefs pourraient être autorisés à transporter des armes licites et déchargées dans des zones autres que la cabine et le poste de pilotage de l'aéronef dans les conditions suivantes :

- a) Tous lois et règlements appropriés à Madagascar, de l'État d'immatriculation de l'exploitant de l'aéronef et des États de provenance, de transit et de destination de l'arme à feu sont respectées ;
- b) Le passager déclare l'arme par écrit à l'exploitant d'aéronefs;
- c) Le passager présente un permis ou autres autorisations d'armes prescrit par la réglementation nationale en la matière ;
- d) L'exploitant d'aéronefs ou son représentant désigné présente l'arme à un agent de la PAF ou la Police Nationale ou la GN adéquatement formé pour être en mesure de confirmer que l'arme est déchargée ;
- e) L'arme à feu est rangée dans un contenant verrouillé placé à l'intérieur d'un espace de rangement inviolable dans le compartiment à bagages, non accessible aux personnes non autorisées, au sol ou pendant le vol ;
- f) Les munitions sont transportées séparément de l'arme à feu dans un contenant approprié, placées dans le compartiment à bagages de l'aéronef, et non accessibles aux personnes non autorisées, au sol ou pendant le vol ;
- g) Les munitions sont emballées dans une boîte en métal ou en bois étanche et solide ou tout autre emballage spécialement conçu pour transporter de petites quantités de munitions.
- h) Le bagage contenant l'arme et / ou des munitions est maintenu sous stricte surveillance par les agents de la police ou de la GN à partir du moment où il est admis au transport jusqu'à son chargement à bord de l'aéronef ;
- i) L'exploitant d'aéronefs veille à ce que l'État de destination et les autres États où des arrêts en route sont planifiés aient autorisé le transport d'armes ; et
- j) L'arme et les munitions ne sont acceptées pour le transport qu'au comptoir d'enregistrement et par un employé de l'exploitant d'aéronefs ou son représentant désigné.

### **5.16 SEPARATION DES FLUX DE PERSONNES**

**5.16.1** Des mesures doivent être prises afin de garantir que les personnes et leurs bagages de cabines qui ont été soumis aux mesures d'I/F au départ ne soient pas mélangés et/ou en contact avec :

- des passagers à l'arrivée qui sont susceptibles de n'avoir pas été adéquatement soumis à une mesure d'I/F
- Des passagers au départ qui n'ont pas encore été soumis aux mesures d'I/F;
- Des passagers qui auraient été soumis aux mesures d'I/F mais qui se seraient par la suite mélangés ou qui auraient eu des contacts avec d'autres passagers et leurs bagages de cabine non encore soumis aux mesures d'I/F;
- Le personnel qui n'a pas fait l'objet des contrôles de sûreté pertinents.



**5.16.2** S'il y a eu mélange de personnes inspectées/filtrées et de personnes non inspectées/filtrées, les mesures ci-après doivent être prises :

- La zone stérile doit être évacuée et une fouille complète de la zone et des personnes sera menée par le prestataire de services de sûreté sous la supervision de la PAF ou de la Police Nationale et, le cas échéant, les artificiers de l'armée;
- Les passagers au départ ainsi que leurs bagages de cabine doivent être soumis à une nouvelle inspection / filtrage avant d'être autorisés à monter à bord de l'aéronef ;

Si un passager au départ a eu accès à l'aéronef après le mélange accidentel, l'aéronef concerné doit être soumis à une fouille complète de la cabine selon les procédures contenues dans le présent PNSAC.

## **5.17 BAGAGES DE SOUTE**

### **5.17.1 Généralité**

**5.17.1.1** Les gestionnaires d'aéroports et les exploitants d'aéronefs sont tenus d'informer les passagers sur les articles prohibés en soute.

### **5.17.2 Acceptation et protection**

- a) L'acceptation des bagages de soute ne sera faite que par un agent responsable ou un représentant autorisé de l'exploitant d'aéronefs ;
- b) Les exploitants d'aéronefs ou leurs représentants autorisés ne peuvent accepter que les bagages de soute de passagers en possession de billets et de documents de voyage valides;
- c) 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.

### **5.17.3 Rapprochement des personnes et des bagages de soute**

**5.17.3.1** Les exploitants d'aéronefs veillent à ne pas transporter les bagages de soute d'une personne qui ne se trouve pas à bord de l'aéronef, à moins que ces bagages n'aient été soumis à des mesures appropriées de contrôle de sûreté après la constatation de l'absence du propriétaire. Des procédures appropriées doivent être mises en œuvre pour que l'exploitant d'aéronefs puisse transporter des bagages non accompagnés qui ont été séparés de son propriétaire pour des raisons indépendantes de la volonté de ce dernier.

### **5.17.4 Systèmes de manutention des bagages**

**5.17.4.1** Afin d'empêcher l'introduction d'objets non autorisés dans le système de manutention des bagages de soute, les bandes transporteuses de bagages doivent être protégées par une surveillance appropriée, guillotine et autres mesures de contrôle d'accès depuis l'enregistrement jusqu'à la zone de tri bagage.

### **5.17.5 Inspection / filtrage des bagages de soute**



**5.17.5.1** Tous les bagages de soute sont soumis à une inspection filtrage avant d'être placés à bord d'un vol assuré par un exploitant d'aéronefs au départ des aéroports civils au sein de l'État de Madagascar. Les méthodes d'inspection filtrage utilisés doivent être capables de détecter la présence d'explosifs et d'engins d'explosifs dans les bagages de soute.

Le détail des procédures pour l'inspection / filtrage approprié des bagages de soute est fixé par Décision de l'Autorité de l'aviation civile.

**5.17.5.2** Les exploitants d'aéronefs étrangers qui fournissent des services, à partir ou à l'arrivée de Madagascar et les exploitants d'aéronefs de transport aérien commerciaux enregistrés à Madagascar doivent veiller à ce que tous les bagages de soute embarqués sur leurs vols respectifs soient inspectés filtrés conformément aux exigences contenues dans ce PNSAC.

**5.17.5.3** L'inspection / filtrage des bagages de soute dans les aéroports civils de Madagascar doit être réalisée par des agents de la société prestataire de services de sûreté ou de la PAF ou de la Police Nationale dûment certifiés par l'Autorité de l'aviation civile.

**5.17.5.4** Des procédures doivent être établies pour le traitement des bagages hors normes.

**5.17.5.5** Tous les bagages de soute qui doivent être transportés sur un vol commercial doivent être protégés contre toute intervention non autorisée depuis le poste d'inspection-filtrage ou, s'il précède celui-ci, depuis le point d'acceptation par le transporteur jusqu'au départ de l'aéronef sur lequel ils doivent être transportés. Si l'intégrité des bagages de soute est compromise, ceux-ci doivent être à nouveau inspectés-filtrés avant d'être chargés à bord d'un aéronef.

**5.17.5.6** Les exploitants d'aéronefs commerciaux ne doivent transporter que des articles enregistrés comme bagages de soute qui ont été chacun identifiés soit comme bagages accompagnés soit comme bagages non accompagnés, inspectés-filtrés selon les normes établies et acceptés au transport sur ce vol par le transporteur aérien. Un document doit être établi indiquant que ces bagages répondent à ces critères et sont autorisés au transport sur ce vol.

### **5.17.6 Bagages de soute en correspondance**

**5.17.6.1** Les bagages de soute des passagers en correspondance doivent être inspectés / filtrés de la même façon que les bagages de soute des passagers au départ.

**5.17.6.2** Les bagages en correspondance peuvent être exemptés d'inspection/filtrage si l'Autorité de l'aviation civile a établi avec l'Autorité compétente d'un autre État un processus de validation et qu'elle applique en permanence, en collaboration avec l'Autorité compétente de l'autre État, des procédures pour s'assurer que ces bagages de soute ont été inspectés/filtrés au point d'origine et ensuite protégés contre toute intervention non autorisée depuis l'aéroport d'origine jusqu'au départ de l'aéronef à l'aéroport de correspondance. De tels arrangements doivent être inclus dans la clause de sûreté de l'accord aérien bilatéral avec l'État ou les États concernés, ou faire l'objet d'un protocole d'entente ou accord de sûreté spécifique prévoyant un contrôle à guichet unique.

**5.17.6.3** Les exploitants d'aéronefs veillent à ce que les bagages en correspondance ne soient pas transportés avant qu'il soit confirmé que le passager est à bord de l'aéronef.

**5.17.6.4** Les Autorités aéroportuaires doivent décrire au sein de leurs PSA respectifs les procédures pour l'inspection / filtrage des bagages de soute en correspondance.

### **5.17.7 Entreposage des bagages mal acheminés**



**5.17.7.1** Dans les aéroports civils nationaux, des zones sécurisées d'entreposage doivent être établies par le gestionnaire de l'aéroport et 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 selon les réglementations applicables.

**5.17.7.2** Les bagages non réclamés doivent être traités comme suspects, être signalés à un agent de la PAF ou de la Police Nationale et soumis à inspection / filtrage avant d'être admis dans la zone de stockage. Des dispositions seront prises pour que le bagage soit ouvert par un agent de la PAF ou de la Police Nationale si, pendant le processus d'I/F, un objet non identifié ou suspect est détecté.

**5.17.7.3** Des procédures doivent être établies pour le traitement des bagages non identifiés et des objets suspects conformément à une évaluation des risques effectuée par le CER.

### **5.17.8 Bagages de soute non réclamés**

**5.17.8.1** Les bagages de soute déchargés d'un aéronef et non réclamés par un passager doivent faire l'objet d'une enquête ; si les résultats ne sont pas satisfaisants, ces bagages doivent être retirés et transportés à un emplacement où ils ne poseront pas de danger. Ils doivent dès que possible faire l'objet d'une inspection / filtrage ou d'une fouille manuelle pour s'assurer qu'ils ne contiennent pas d'engin explosif ou tout autre objet ou substance dangereux.

**5.17.8.2** Tous ces bagages doivent être gardés en un lieu d'entreposage protégé jusqu'à ce qu'ils soient réclamés par ou remis au propriétaire ou détruits en toute sécurité conformément aux réglementations applicables.

## **5.18 FRET AERIEN ET POSTE AERIENNE**

### **5.18.1 Généralités**

**5.18.1.1** Le fret, la poste, les messageries, les colis express, le fret et la poste en correspondance destinés à être transportés à bord d'aéronefs passagers ou d'aéronefs cargo sont soumis, avant leur chargement aux contrôles de sûreté appropriés au départ du territoire national consistant à :


- a) accepter les contrôles de sûreté appliqués au fret et à la poste en correspondance au point d'origine dans un État étranger ; ou
- b) appliquer les contrôles de sûreté à de tels fret et poste en correspondance à Madagascar

**5.18.1.2** Les contrôles de sûreté du fret et de la poste sont de la responsabilité de l'exploitant d'aéronef et/ou de l'agent habilité et du prestataire de sûreté. Le fret et la poste chargés à bord d'un aéronef commercial doivent être protégés contre toute intervention non autorisée depuis le point où les contrôles de sûreté sont effectués jusqu'au point de départ de l'aéronef.

**5.18.1.3** Les exploitants d'aéronefs ou leurs représentants désignés veillent à ce que chaque envoi de fret, courrier, colis express et poste en correspondance soit accompagné d'un statut de sûreté délivré par écrit ou par voie électronique à l'endroit où les contrôles de sûreté ont été appliqués. Si aucun statut de sûreté n'est indiqué, il doit être considéré qu'aucun contrôle de sûreté n'a encore été appliqué à l'aéroport de transfert ou de transit.

Les responsables du fret et des postes s'assurent de la mise en œuvre d'inspection-filtrage en utilisant une méthode (ou des méthodes) appropriée, en fonction de la nature de l'expédition.

**5.18.1.4** L'inspection/filtrage est appliqué au fret et à la poste reçus par le prestataire en charge

 Aviation Civile de Madagascar	<b>PROGRAMME NATIONAL SURETE DE L'AVIATION CIVILE</b>  <b>PNSAC-ACM/DGE-002</b>	<b>DE</b> <b>Édition : 02</b> <b>Amendement : 00</b> <b>Date : 20/01/2023</b> <b>Page : V.13</b>
--	---	--

des services de sûreté de l'aéroport ou les entités intervenant dans la chaîne logistique sécurisée du fret :

- D'une entité qui n'est pas inscrite comme agent habilité, expéditeur connu;
- D'un expéditeur connu mais qui ont par la suite été manipulés par une entité qui n'est pas inscrite comme agent habilité ou expéditeur connu;
- Qui ne sont plus sous la garde d'un agent habilité, d'un expéditeur connu, ou d'un exploitant d'aéronef.

**5.18.1.5** L'inspection/filtrage doit aussi être exigée pour :

- Les expéditions de fret ou de poste qui présentent des signes d'effraction ou qui n'ont pas été protégées contre l'accès non autorisé, ou par lesquelles il y a une suspicion raisonnable d'accès non autorisé;
- Le fret à haut risque;
- Le fret en transbordement d'un aéronef tout –cargo vers un aéronef de passagers, si le fret a été sécurisé à l'origine pour le transport à bord d'un aéronef tout cargo seulement-

**5.18.1.6** Un processus de sûreté de la chaîne d'approvisionnement qui inclut l'approbation d'agents habilités et/ou d'expéditeurs connus doit être établi si ces entités participent à l'exécution de l'inspection/ filtrage ou d'autres contrôles de sûreté du fret et de la poste.

**5.18.1.7** Les exploitants ne doivent pas accepter de fret ni de poste au transport à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial, à moins qu'un agent habilité, un expéditeur connu ou une entité approuvée par une autorité compétente ne confirme et n'atteste que des mesures d'inspection-filtrage ou d'autres contrôles de sûreté sont appliqués. Le fret et la poste pour lesquels un agent habilité, un expéditeur connu ou une entité approuvée par une autorité compétente ne peut confirmer ni attester qu'ils ont fait l'objet d'une inspection-filtrage doivent y être soumis.

## **5.18.2 Entreposage et protection du fret et de la poste aériens**

**5.18.2.1** L'exploitant d'aéronef est chargé de l'entreposage et de la protection du fret aérien et de la poste. Il peut mandater une entité pour exercer cette fonction en son nom.

## **5.18.3 Fret et poste aérien à haut risque**

**5.18.3.1** Le fret ou la poste présentés par une entité inconnue ou montrant des signes d'altération seront considérés comme à haut risque si, de surcroît, ils correspondent à l'un des critères suivants :

- a) des renseignements spécifiques indiquent que le fret ou la poste sont une menace pour l'aviation civile ;
- b) le fret ou la poste présentent des anomalies qui éveillent les soupçons ;
- c) de par la nature du fret ou de la poste, les mesures de sûreté de base ne permettent vraisemblablement pas à elles seules de détecter des objets interdits qui pourraient mettre en danger l'aéronef.

**5.18.3.2** Des mesures de sûreté renforcées doivent être appliquées au fret et à la poste à haut risque pour atténuer adéquatement les menaces qui y sont associées.



**5.18.3.3** Le fret et la poste pour lesquels il est confirmé et attesté qu'ils ont fait l'objet d'une inspection-filtrage ou des contrôles de sûreté doivent recevoir un statut de sûreté qui les accompagnera, sous forme imprimée ou électronique, tout au long de la chaîne logistique sécurisée.

**5.18.3.4** Les exigences spécifiques pour la sûreté du fret, courrier, colis express et poste sont détaillées par décision de l'Autorité de l'aviation civile.

## **5.19 MATERIEL, COURRIER ET POSTE DE L'EXPLOITANT D'AERONEFS**

**5.19.1** Les exploitants d'aéronefs doivent élaborer et mettre en œuvre des procédures et des contrôles de sûreté à l'égard du transport de matériel, courrier et poste (Co-mail et Co-mat) à bord de leurs aéronefs.

**5.19.2** Les exploitants d'aéronefs veillent à ce que tout le matériel, courrier et poste de l'exploitant soit soumis à l'inspection / filtrage avant d'être placé à bord des aéronefs. Le matériel, courrier et poste de l'exploitant doit être scellé avant d'être soumis à l'inspection / filtrage afin d'assurer qu'aucun article n'y soit ajouté après l'I/F et l'intégrité de l'étanchéité du scellé doit être confirmée par un représentant de l'exploitant d'aéronefs.

**5.19.3** Les exploitants d'aéronefs sont pleinement responsables du contenu et de la protection du matériel, du courrier et de la poste.

## **5.20 ARTICLES DE RESTAURATION, PROVISIONS ET FOURNITURES DES TRANSPORTEURS AERIENS**

**5.20.1** Les articles de restauration les provisions de bord et autres fournitures destinés à être chargés sur des vols commerciaux font l'objet de contrôles de sûreté appropriés jusqu'à leur chargement à bord de l'aéronef.


**5.20.2** Les marchandises et fournitures introduites dans des ZSAR doivent faire l'objet de contrôles de sûreté appropriés, pouvant inclure un processus de sûreté de la chaîne logistique ou une inspection-filtrage.

**5.20.3** L'exploitant d'aéronef est responsable de la mise en œuvre de l'application des mesures de sûreté appropriée à ces articles et de leur protection jusqu'à leur chargement à bord de l'aéronef.

**5.20.4** Le gestionnaire des aéroports est responsable de la gestion, de l'approbation et de la supervision des fournisseurs de fournitures destinées aux aéroports ou tous les objets, marchandises, articles ou autres destinés à être vendus, utilisés ou mis à disposition dans les ZSAR.

## **5.21 SERVICE DE NETTOYAGE, RESERVES ET FOURNITURES DES TRANSPORTEURS AERIENS**

**5.21.1** Des mesures doivent être prises par les exploitants d'aéronefs ou les sociétés d'assistance aéroportuaire agissant pour leur compte et par les sociétés de nettoyage afin d'empêcher l'introduction d'articles interdits et/ou dangereux dans les fournitures de nettoyage destinées à

 Aviation Civile de Madagascar	<b>PROGRAMME NATIONAL SURETE DE L'AVIATION CIVILE</b>  <b>PNSAC-ACM/DGE-002</b>	<b>DE</b>  <b>Édition : 02</b> <b>Amendement : 00</b> <b>Date : 20/01/2023</b> <b>Page : V.15</b>
--	---	--

être transportées à bord des aéronefs.

## **5.22 SYSTEME DE RENSEIGNEMENTS PREALABLES CONCERNANT LES VOYAGEURS (RPCV) [LE CAS ECHEANT]**

**5.22.1** Les exploitants d'aéronefs doivent fournir les renseignements préalables concernant les voyageurs selon les exigences de la PAF et celles de l'État de transit et de destination du voyageur.

## **5.23 AVIATION GÉNÉRALE**

**5.23.1** Le principe de sûreté à observer est celui de la ségrégation, qui a pour objet de maintenir au strict minimum les mouvements de personnes et de véhicules entre l'aire de l'aviation générale et les aires de l'aérogare principale. Ces mouvements concernent surtout les opérations d'avitaillement, l'assistance météorologique et le bureau de piste du contrôle d'aérodrome.

**5.23.2** Les voies de circulation vers les aires de stationnement de l'AG doivent être clairement identifiées et, si possible, choisies de manière à éviter les voies de circulation et aires de trafic utilisées par les aéronefs de transport aérien commercial.

## **5.24 MARCHANDISES DESTINEES A LA VENTE A BORD D'UN AERONEF**

**5.24.1** Les marchandises destinées à la vente à bord, telles que les boissons alcoolisées ou les bijoux, doivent être inspectées et filtrées au même titre que les provisions de bord et entreposées dans des locaux sécurisés.



## CHAPITRE VI EQUIPEMENTS ET MATÉRIELS DE SÛRETÉ DE L'AVIATION

### 6.0 DISPOSITIONS GENERALES

**6.0.1** Sauf indication contraire, l'exploitant ou l'entité qui utilise des équipements de sûreté pour la mise en œuvre des mesures de sûreté dont il est responsable conformément au PNSAC, doit prendre des mesures raisonnables afin de garantir que les équipements satisfont aux normes nationales énoncées dans le présent chapitre.

**6.0.2** Lors d'un investissement dans de nouveaux équipements de sûreté, l'acquisition d'équipements de sûreté avancés est recommandée pour atteindre les objectifs de sûreté de l'aviation civile. Ces équipements doivent être conformes aux critères fixés par l'Autorité de l'aviation civile suivant les lignes directrices énoncées dans le présent chapitre.

**6.0.3** Tous les équipements de sûreté utilisés dans tous les aéroports de Madagascar doivent être soumis au processus de reconnaissance conduit par l'Autorité de l'aviation civile.

#### 6.1 ACQUISITION

**6.1.1.** Les équipements de sûreté de l'aviation civile doivent répondre aux conditions de performance en matière de sûreté, de fonctionnement, de fiabilité, de calibration, de santé et de sécurité telles qu'exigées par les règlements en vigueur.

**6.1.2** Tout contrat d'achat de matériel de sûreté doit contenir une clause relative à la formation de techniciens qualifiés de maintenance et éventuellement leur certification.

**6.1.3** Les spécifications minimales du matériel d'inspection / filtrage destiné à être utilisé dans les aéroports de Madagascar sont détaillées par décision de l'Autorité de l'aviation civile.

#### 6.2 ÉTALONNAGE

**6.2.1** Les équipements de sûreté doivent être calibrés pour s'assurer que l'utilisation de chaque équipement est conforme aux normes d'étalonnage, de fonctionnement et d'entretien que devront observer tous les utilisateurs du matériel et ce, tels que définis par l'Autorité de l'aviation civile en conformité avec les exigences du fabricant de l'équipement. Les détails des spécifications techniques et de la fréquence de calibration des équipements de sûreté devront être indiqués aussi bien dans les programmes de sûreté des aéroports que dans le programme de maintenance approuvé l'Autorité de l'aviation civile.

**6.2.2** Des calendriers d'entretien préventif et correctif doivent être établis pour que tout le matériel de sûreté fonctionne avec une efficacité optimale.

**6.2.3** Des équipements de test doivent être utilisés pour vérifier la conformité des équipements de sûreté aux conditions de performance en matière de sûreté, de fonctionnement, de fiabilité, de calibration, de santé et de sécurité telles qu'exigées par les règlements en vigueur.

#### 6.3 FONCTIONNEMENT ET MAINTENANCE


**6.3.1** Tout matériel de sûreté en usage doit être utilisé conformément aux recommandations du fabricant et aux procédures opérationnelles types figurant dans le programme de sûreté de l'aéroport (PSA).

**6.3.2** Tout le personnel qui utilise du matériel de sûreté doit être formé sur le matériel en question, et le cas échéant certifié, conformément aux exigences décrites dans la politique nationale de formation de sûreté de l'aviation civile.

#### 6.4 TEST DU MATERIEL

**6.4.1** Des tests du matériel de sûreté doivent être effectués régulièrement par toutes les entités utilisatrices.

#### 6.5 OBLIGATION DES FOURNISSEURS D'EQUIPEMENTS DE SURETE

 Aviation Civile de Madagascar	<b>PROGRAMME NATIONAL SURETE DE L'AVIATION CIVILE</b>  <b>PNSAC-ACM/DGE-002</b>	<b>DE</b>  <b>Édition : 02 Amendement : 00 Date : 20/01/2023 Page : VI.2</b>
--	---	--

**6.5.1** Les fournisseurs d'équipements doivent:

- a) livrer des équipements de sûreté dotés d'un certificat de type ou d'un certificat individuel valide;
- b) transmettre aux entités utilisant les équipements de sûreté le certificat individuel ou le certificat de type lorsque seul celui-ci est requis.

## **6.6 OBLIGATION DES ENTITES UTILISANT DES EQUIPEMENTS DE SURETE**

**6.6.1** Les entités utilisant les équipements de sûreté doivent :

- a) N'utiliser que des équipements de sûreté certifiés et disposer pour chacun d'eux d'un certificat individuel valide et/ou d'un certificat de type valide lorsque seul celui-ci est requis.
- b) Adresser à l'Autorité de l'aviation civile, pour toute installation ou réinstallation ; ou pour toute étalonnage ou réétalonnage ; ou pour toute maintenance ou réparation, d'un équipement de sûreté, un compte-rendu. Ce compte-rendu mentionne le type d'équipement, son numéro de série, sa localisation précise, l'ensemble des opérations effectuées, des contrôles réalisés et leur résultat pour garantir son parfait fonctionnement.

## **6.7 CERTIFICAT OU RECONNAISSANCE**

**6.7.1** L'entité désirant faire reconnaître une certification acquise dans un autre État doit en faire la demande auprès de l'Autorité de l'aviation civile.



## **CHAPITRE VII PERSONNEL DE SURETE DE L'AVIATION**

### **7.1 CRITÈRE DE SÉLECTION**

**7.1.1** L'Autorité de l'aviation civile, l'exploitant d'aéroport, le transporteur aérien, le prestataire de services de sûreté de l'aviation civile, et toutes autres entités qui emploient des personnes mettant en œuvre des mesures de sûreté dont ils ont la responsabilité conformément au PNSAC, doivent satisfaire les dispositions générales suivantes dans la sélection du personnel :

- 1) Les personnes appelées à mettre en œuvre des contrôles de sûreté doivent être soumises à une évaluation des compétences à acquérir et à entretenir
- 2) Les personnes appelées à réaliser des inspections-filtrages, des contrôles d'accès ou d'autres contrôles de sûreté, ou qui en sont responsables, sont recrutées, formées et, le cas échéant, certifiées afin de s'assurer qu'elles ont les aptitudes pour être engagées et les compétences pour exercer les tâches qui leur sont assignées.
- 3) Les compétences acquises par les personnes avant leur recrutement peuvent être prises en considération lors de l'évaluation des besoins en formation.
- 4) Les personnes recrutées pour mettre en œuvre ou être responsables de la mise en œuvre de l'inspection-filtrage, du contrôle d'accès ou d'autres contrôles de sûreté dans une ZSAR ou ailleurs que dans une ZSAR doivent avoir passé avec succès une « vérification de leurs antécédents » et un « contrôle préalable à l'embauche ».

### **7.2 FORMATION**

**7.2.1** L'Autorité de l'aviation civile doit élaborer, mettre en œuvre et tenir à jour une PNFSAC

à l'intention de tout le personnel qui participe à la mise en œuvre des divers aspects du PNSAC ou qui en est chargé. Cette PNFSAC est conçue pour assurer l'efficacité du PNSAC.

**7.2.2** L'Autorité de l'aviation civile veille à ce que tous les programmes de formation à la sûreté de l'aviation, initiale et périodique, qui sont destinés au personnel ayant des responsabilités en vertu du PNSAC comportent une évaluation des compétences à acquérir et à entretenir.

**7.2.3** L'Autorité de l'aviation civile veille à établir et mettre en œuvre un système de certification garantissant que les formateurs sont qualifiés dans les matières applicables en conformité avec le PNSAC.

**7.2.4** L'Autorité de l'aviation civile veille à ce que les personnes chargées de l'inspection-filtrage soient agréées conformément aux dispositions du PNSAC, afin de garantir l'application fiable et systématique des normes de performance.

**7.2.5** L'Autorité de l'aviation civile veille à ce que le personnel qui effectue les audits, les



tests et les inspections de sûreté soit formé à ces tâches selon les normes appropriées, conformément au PNSAC.

**7.2.6** L'Autorité de l'aviation civile veille à ce que tout le personnel qui participe à la mise en œuvre de divers aspects du PNSAC ou qui en est chargé ainsi que les personnes qui sont autorisées à accéder sans escorte à des zones côté piste reçoivent une formation initiale et périodique de sensibilisation à la sûreté.

**7.2.7** Le PNFSAC doit être également établi et appliqué pour veiller à ce que toutes les personnes qui participent au PNSAC ou à son application soient sensibilisées aux questions de sûreté et reçoivent une formation correspondant à leurs fonctions. Pour que le résultat obtenu soit uniforme et efficace, l'Autorité de l'aviation civile est tenue de procéder aux activités de supervision et de surveillance afin d'assurer que la politique et les normes de sûreté soient appliquées convenablement. Un PNCQ doit être établi à cet effet.

**7.2.8** Toutes les catégories de personnel de sûreté, incluant le personnel de l'Autorité de l'aviation civile, de l'exploitant d'aéroport, du transporteur aérien, du prestataire de services de sûreté de l'aviation civile, de l'organisme de la formation à la sûreté et toute autre entité qui emploie des personnes mettant en œuvre ou sont responsables de la mise en œuvre de mesures de sûreté dont il a la responsabilité conformément au PNSAC, doivent suivre, outre la formation de sensibilisation à la sûreté, une formation spécifique propre à leurs fonctions respectives.

- 1) Chaque organisme ayant des responsabilités de sûreté de l'aviation stipulées dans le PNSAC doit :
  - a) élaborer et mettre en œuvre un programme de formation à la sûreté de l'aviation pour son personnel afin d'assurer la mise en œuvre effective du PNFSAC ;
  - b) s'assurer que tout le personnel de sûreté qui intervient dans la mise en œuvre de mesures de sûreté reçoive une formation spécialisée, en plus de la formation de sensibilisation aux questions de sûreté, pour assurer que toutes les procédures de sûreté de l'aviation soient appliquées par un personnel recruté et formé comme il convient ;
  - c) prévoir dans son programme de formation en matière de sûreté, une formation de sensibilisation à la sûreté pour tout son personnel qui n'a pas bénéficié d'une formation spécifique à la sûreté de l'aviation ;
  - d) veiller à ce qu'un nombre suffisant d'instructeurs qualifiés et certifiés soit disponible pour délivrer la formation; et
  - e) conserver des dossiers écrits de formation de tout le personnel, y compris les résultats, au moins pendant la durée de leur contrat.
- 2) Chaque programme de formation à la sûreté développé par un organisme doit être soumis à l'Autorité de l'aviation civile pour approbation avant d'être mis en œuvre.
- 3) Tout programme de formation à la sûreté doit au minimum répondre aux exigences du PNFSAC y compris en ce qui concerne les facteurs humains et les principes de performance.



### **7.3 ORGANISME DE FORMATION**

**7.3.1** Tous les organismes de formation à la sûreté de l'aviation civile doivent détenir un agrément délivré par l'Autorité de l'aviation civile avant toute exploitation.

**7.3.2** Les conditions et modalités d'agrément d'un organisme de formation, sont spécifiées par l'Autorité de l'aviation civile.

### **7.4 CERTIFICATION DU PERSONNEL DE SÛRETÉ**

**7.4.1** L'Autorité de l'aviation civile, élabore et met en œuvre un programme de certification applicable au personnel chargé de l'inspection filtrage, aux instructeurs ou formateurs de sûreté de l'aviation civile et aux inspecteurs de l'aviation civile.

Les spécifications relatives à la certification sont fixées par l'Autorité de l'aviation civile.

**7.4.2** L'Autorité de l'aviation civile peut déléguer le processus de certification des agents d'inspection filtrage à une autre autorité qui doit mener le processus en son nom et sous sa direction.

### **7.5 MOTIVATION DU PERSONNEL DE SÛRETÉ**

**7.5.1** L'Autorité de l'aviation civile, doit prendre des dispositions pour avoir des ressources humaines suffisantes, formées, qualifiées et fortement motivées afin d'être efficaces dans l'accomplissement de leurs tâches.



## **CHAPITRE VIII**

### **GESTION DE LA RIPOSTE A DES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE**

#### **8.1 GÉNÉRALITÉS**

##### **8.1.1** Chaque aéroport de Madagascar doit :

- a) se doter d'un plan d'urgence général à jour incluant un plan de gestion de crises en sûreté de l'aviation civile qui sera testé sur une base régulière;
- b) disposer d'un personnel qualifié et adéquatement formé pouvant être déployé pour intervenir dans les cas soupçonnés ou réels, d'intervention illicite contre l'aviation civile;
- c) s'assurer qu'une évaluation soit réalisée à la suite d'un exercice afin d'identifier les insuffisances et d'éliminer les faiblesses des mécanismes de riposte.

**8.1.2** L'Etat Malagasy doit prendre des mesures appropriées destinées à assurer la sécurité des passagers et de l'équipage d'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite, alors qu'il est au sol sur son territoire , jusqu'à ce qu'ils puissent poursuivre leur voyage.

**8.1.3** Le présent chapitre du PNSAC porte sur la gestion de la riposte à des actes d'intervention illicite, tels que, mais sans s'y limiter :

- Alerte à la bombe visant un ou plusieurs aéroport(s) ou des installations vulnérables de l'aviation civile ;
- Alerte à la bombe visant un ou plusieurs aéronef(s) ;
- Découverte d'un dispositif suspect ou engin explosif improvisé (EEI) ;
- Attaque armée contre les installations de l'aéroport ou à bord d'un aéronef ;
- Détournement d'aéronef ;
- Prise d'otages dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ; et
- Tout acte de sabotage d'un aéroport, d'un aéronef ou d'une installation vulnérable de l'aviation civile.

#### **8.2 RESPONSABILITES**

##### **8.2.1 L'Autorité de l'aviation civile**

**8.2.1.1** L'Autorité de l'aviation civile doit orienter et coordonner avec toutes les entités compétentes ayant des responsabilités dans la gestion des actes d'intervention illicite, en ce qui concerne le développement, le maintien à jour et la mise en œuvre des plans d'urgences de sûreté. Elle veille à ce que des plans d'urgence soient mis au point et à ce que des moyens soient rendus disponibles pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

**8.2.1.2** À ce titre, l'Autorité de l'aviation civile doit notamment :

- a) Examiner et approuver les plans ou procédures d'urgence de sûreté et vérifier leur efficacité et leur adéquation ;
- b) Veiller à ce que les plans ou procédures d'urgence de sûreté soient régulièrement testés ;
- c) S'assurer que les moyens et ressources nécessaires à la riposte sont disponibles aux aéroports ;



- d) Veiller à la formation appropriée du personnel des services et autres entités appelé à participer à la gestion d'une crise, à être déployé et/ou à intervenir dans le cadre de la gestion de cette crise
- e) Veiller à ce que des procédures soient établies pour traiter les bagages non identifiés et les objets suspects conformément à une évaluation de risque réalisée par le CER;
- f) Prendre les dispositions pour que les catégories de personnel en charge de la riposte aux actes d'intervention illicite soient régulièrement entraînés aux opérations aéroportuaires
- g) Réévaluer les contrôles et les procédures de sûreté après un acte d'intervention illicite et de prendre, en temps voulu, les mesures nécessaires afin d'en éliminer les faiblesses et d'éviter que de tels incidents se reproduisent.

**8.2.1.3** Lorsqu'il existe des informations fiables indiquant qu'un aéronef pourrait faire l'objet d'un acte d'intervention illicite, l'Autorité de l'aviation civile en collaboration avec les entités régaliennes doivent:

- a) Veiller à ce que des dispositions soient prises aux aéroports pour examiner, neutraliser et enlever tout dispositif soupçonné d'être dangereux ;
- b) Veiller à ce que l'aéronef soit fouillé afin de déceler les armes, les explosifs ou autres engins, articles ou substances dangereux qui pourraient être dissimulés, l'exploitant concerné doit être informé au préalable de cette fouille;
- c) Établir des mesures pour protéger l'aéronef s'il est encore au sol, et s'il a déjà décollé, pour annoncer son arrivée, aussi longtemps à l'avance que possible, aux autorités aéroportuaires d'arrivées et aux services de la circulation aérienne des États concernés

**8.2.1.4** L'Autorité de l'aviation civile doit veiller, lors de la planification des plans d'urgence, à mettre en place un système de riposte approprié et de gestion des actes d'intervention illicite et autres incidents de sûreté.

**8.2.1.5** L'Autorité de l'aviation civile doit rendre compte à son Ministère de tutelle, de toute menace ou acte réel d'intervention illicite contre ou susceptible d'affecter l'aviation civile sur le territoire malagasy.

**8.2.1.6.** Lors d'un acte d'intervention illicite, l'Autorité de l'aviation civile doit fournir à l'OACI tous les renseignements pertinents relatifs à la sûreté à propos de cet acte aussitôt que possible après sa résolution.

## **8.2.2 Gestionnaires d'aéroports**

**8.2.2.1** Le gestionnaire d'aéroport :

- élabore, met en œuvre et tient à jour un plan aéroportuaire de gestion de crise afin de couvrir tout acte d'intervention illicite;
- met en place un centre directeur des opérations d'urgence(CDOU) équipé et entretenu conformément aux exigences nationales
- rend opérationnel le CDOU dès le déclenchement de toute urgence;
- coordonne la mise en place des mesures préliminaires conservatoires en attendant la mise en place de l'Équipe de Gestion de Crise;
- Prend des dispositions pour examiner, neutraliser et enlever tout dispositif soupçonné d'être dangereux dans les aéroports;
- Prend une part active à la gestion de crise dans les limites définies au plan de



gestion de crise.

### 8.2.3 Exploitants d'aéronefs

**8.2.3.1** Les exploitants d'aéronefs opérant sur les aéroports civils nationaux ou évoluant dans l'espace aérien de Madagascar sont tenus d'assurer la formation appropriée de leur personnel en matière de gestion d'urgences de sûreté et de développer et de mettre en œuvre des procédures pour identifier une crise, planifier une riposte appropriée, et affronter et résoudre ou participer à résoudre une crise. Lors de la planification conjoncturelle, l'exploitant d'aéronefs devra s'assurer d'inclure :

- a) Les cas de détournement, de sabotage ou de menace à la bombe ;
- b) Les procédures en vol lorsqu'un article suspect est découvert ou est présumé se trouver à bord d'un aéronef ;
- c) L'évacuation et la fouille d'un aéronef au sol ; et
- d) Les mesures spéciales de sûreté à appliquer en période de menace accrue et/ou pour des vols et des routes critiques.

**8.2.3.2** Tous les actes d'intervention illicite commis sur un aéronef en vol dans l'espace aérien contrôlé de Madagascar relèvent de l'autorité ultime du pilote commandant de bord en ce qui concerne la sécurité de l'aéronef.

**8.2.3.3** Les exploitants d'aéronefs veillent à ce qu'il y ait à bord de chaque aéronef une liste de vérification de sûreté de la procédure à suivre en cas de menace à la bombe, de suspicion de sabotage, notamment en ce qui concerne la fouille d'un aéronef pour rechercher des armes dissimulées, des explosifs ou d'autres engins dangereux si l'on en soupçonne la présence à bord ou si l'on soupçonne que l'aéronef puisse être la cible d'un acte d'intervention illicite. La liste de vérification doit être complétée par des directives sur le plan d'actions approprié à prendre si une bombe ou objet suspect se trouve à bord ainsi que des informations sur l'emplacement à moindre risque pour une bombe dans l'aéronef concerné.

### 8.2.4 Autorités de gestion de crise

**8.2.4.1** Le Commandement et la gestion de la riposte sont assurés par une Équipe nationale en charge de la gestion de crise et une Équipe opérationnelle en charge de la gestion de crise au niveau de l'aéroport.

#### 8.2.4.2 L'Équipe nationale en charge de gestion de crise

**8.2.4.2.1** Le Président de la République de Madagascar assume la direction de l'Équipe nationale en charge de la gestion de crise. Il peut déléguer la conduite opérationnelle en fonction de la nature de l'évènement, notamment au :

- a) Ministre chargé des Transports : lorsque l'aéronef l'objet de l'acte d'intervention illicite est en vol ;
- b) Ministre chargé de la Sécurité Intérieure : lorsque l'aéronef est stationné ou que l'acte illicite se déroule dans les installations aéronautiques ;
- c) Ministre chargé des Affaires Étrangères : lorsqu'un aéronef immatriculé à Madagascar fait l'objet d'un acte illicite dans un pays étranger.

**8.2.4.2.2** Dans son souci de garantir les intérêts de la nation, l'Équipe Nationale de Gestion de Crise décide de la stratégie globale en analysant la situation et en évaluant les conséquences potentielles des décisions politiques qui pourraient être prises.

#### 8.2.4.3 L'Équipe opérationnelle de gestion de crise

**8.2.4.3.1** L'Équipe opérationnelle de gestion de crise rassemble les représentants des Ministères et les différents partenaires.



**8.2.4.3.2** En application des lignes directrices déterminées, l'équipe opérationnelle assure le commandement opérationnel sur le terrain et coordonne l'action des différents partenaires.

**8.2.4.4** 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, prennent les mesures d'alerte prescrites dans le plan de gestion de crises de l'aéroport concerné.

**8.2.4.5** Après l'atterrissage, l'aéronef doit être dirigé vers le poste de stationnement isolé d'aéronef et toutes mesures complémentaires devront être prises conformément au plan de gestion de crises de l'aéroport.

**8.2.4.6** Toutes les mesures réalisables sont 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. Ces mesures comprennent :

- a) le maintien au sol d'un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite ;
- b) le départ de l'aéronef si cela est rendu nécessaire pour une raison impérieuse de protéger des vies humaines ;
- c) des consultations avec l'État de l'exploitant de l'aéronef qui fait l'objet de l'acte d'intervention illicite.
- d) la notification aux États de la destination supposée ou déclarée

**8.2.4.7** Dans le cas où un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite survolerait l'espace aérien national, le centre approprié de contrôle de la circulation aérienne devra lui fournir toute l'assistance nécessaire pour protéger l'aéronef pendant le survol. Le centre de contrôle de la circulation aérienne transmettra également tous les renseignements pertinents aux autres États dont relèvent les organes des services de la circulation aérienne concernés, et notamment ceux de l'aéroport de la destination connue ou présumée, afin que des mesures de protection appropriées puissent être prises en temps utile, en route et à la destination connue, probable ou possible de l'aéronef.

Les renseignements communiqués à la suite des mesures prises conformément aux dispositions ci-dessus doivent être diffusés aussitôt que possible, sur le plan local, aux organismes des services de la circulation aérienne intéressés, aux administrations d'aéroport appropriées, à l'exploitant et aux autres intéressés.

**8.2.4.8** En cas d'acte illicite au-dessus du territoire national, il est également primordial de collecter toutes informations utiles sur l'aéronef et de transmettre ces éléments aux autres États concernés. Lorsque l'aéronef est en vol, les informations doivent être ainsi transmises à tous les États que l'aéronef est supposé survoler ainsi qu'à l'aéroport de destination. Si l'aéronef atterrit sur le territoire national, les éléments sont communiqués immédiatement et par les moyens les plus rapides (fax, téléphones, etc.) :

- a. Par l'Autorité de l'aviation civile, à l'État d'immatriculation de l'aéronef ainsi qu'à l'État du transporteur aérien concerné et à l'OACI ;
- b. Par le Ministère des Affaires Étrangères :
  - à tous les États ayant des citoyens à bord de l'aéronef ;
  - à tous les États dont les citoyens sont retenus en otage ;
  - à tous les États dont les citoyens ont été blessés ou tués.

**8.2.4.9** L'assistance à un aéronef qui fait l'objet d'un acte de capture illicite doit être fournie notamment les aides à la navigation, les services de la circulation aérienne et l'autorisation d'atterrir, en fonction des circonstances.

## 8.2.5 PAF ou Police Nationale



**8.2.5.1** La PAF/la Police Nationale et son unité spéciale d'intervention doivent fournir une riposte spécialisée, qui doit couvrir y compris mais sans s'y limiter les champs suivants :

- a) Équipe de négociation d'otage ;
- b) Réception des otages ;
- c) Personnel armé pour les fonctions de bouclage interne et externe ;
- d) Personnel de triage et gestes de premiers secours ;
- e) Enquêteurs pour scènes de crime ;
- f) Protection de la scène de crime ;
- g) Première riposte aux EEI suspects ;
- h) Intervention armée rapide ; et
- i) Identification et provision des détails personnels des passagers et autres personnes le cas échéant, lors des incidents de sûreté.

**8.2.5.2** La PAF/ou la Police Nationale doit assurer, si nécessaire la garde des zones vulnérables et des points de contrôle de sûreté statiques relevant de leur compétence territoriale pendant les périodes de menace accrue.

**8.2.5.3** La PAF/ou la Police Nationale doit assurer une patrouille renforcée des zones relevant de ses compétences territoriales pendant les périodes de menace accrue.

**8.2.5.4** La PAF/ou la Police Nationale doit participer aux exercices pour tester les plans d'urgence de sûreté de l'aviation, au niveau national et aéroportuaire.

## **8.2.6 Central intelligence service**

**8.2.6.1** Le CIS est chargé de collecter, collationner et analyser les renseignements appropriés relatifs à a riposte appropriée aux actes d'intervention illicite.

## **8.2.7 Services de navigation aérienne**

**8.2.7.1** Le prestataire des services de navigation aérienne doit recueillir et diffuser tous les renseignements pertinents concernant le vol soumis à un acte d'intervention illicite.

**8.2.7.2** Le prestataire des services de navigation aérienne doit se conformer aux exigences contenues dans les dispositions ou programme de sûreté approuvé par l'Autorité de l'aviation civile, concernant la riposte et la gestion des cas où un aéronef est la cible d'un acte d'intervention illicite dans l'espace aérien national.

## **8.2.8 Hôpitaux, services d'incendie et autres organismes de soutien**

**8.2.8.1** Les hôpitaux, les services d'incendie et les autres organismes de soutien doivent mettre en œuvre leurs procédures d'urgence respectives et fournir le soutien nécessaire en cas d'urgence liée à la sûreté.

## **8.2.9 Entreprises de restauration / catering**

**8.2.9.1** Les plans conjoncturels des entreprises de restauration / catering doivent permettre une riposte opportune et adéquate aux actes d'intervention illicite et aux incidents connexes Les plans conjoncturels doivent préciser :

- a) Les actions et les procédures en cas de menace de sabotage et d'alerte à la bombe;
- b) Les procédures lors de la découverte d'un objet suspect ;
- c) L'évacuation et la fouille des installations de l'entreprise de restauration / catering ; et
- d) La coordination avec les autres parties prenantes.

## **8.2.10 L'administration des douanes**



**8.2.10.1** L'administration des douanes, en collaboration avec l'exploitant d'aéronefs, son représentant habilité et la police ou la Gendarmerie, est responsable de la garde de tous les articles taxables à bord d'aéronefs soumis à un acte d'intervention illicite pour empêcher tout pillage, vol ou contrebande.

### **8.2.11 Le Ministère des Affaires Etrangères**

**8.2.11.1** Le Ministère des Affaires Etrangères, en liaison avec l'Autorité de l'aviation civile assurera les opérations de notification et de coordination avec les États d'immatriculation des aéronefs et / ou des citoyens soumis à des actes d'intervention illicite.

### **8.2.12 Le Ministère en charge de la Télécommunication**

**8.2.12.1** Le Ministère en charge de la Télécommunication s'assurera de la mise à disposition de moyens d'intervention spécialisés, y compris mais sans s'y limiter, l'attribution de fréquences radio de communication discrètes (codage ou de transmission sécurisée pour éviter d'être entendu par les agresseurs, la presse et autres), pour aider à la gestion des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile.

### **8.2.13 Le Ministère en charge de la Communication**

**8.2.13.1** Le Ministère en charge de la Communication assure la gestion de la presse et des médias afin qu'ils soient traités équitablement mais avec fermeté pour assurer qu'ils ne publient pas d'informations qui pourraient compromettre des mesures prévues ou en cours des forces de sûreté.

### **8.2.14 Locataires d'aéroport**

**8.2.14.1** Le gestionnaire d'aéroport veille à ce que ses locataires élaborent des plans d'urgence spécifiques à leur périmètre de compétence pour répondre en temps opportun aux urgences de sûreté liées à leur activité

### **8.2.15 Le Ministère en charge de la Santé**

**8.2.15.1** Le Ministère en charge de la Santé coordonne la prestation de services de premiers soins et d'évacuation, en plus de la fourniture d'installations médicales dans le cas d'un acte d'intervention illicite.

## **8.3 NOTIFICATIONS**

### **8.3.1 Notification d'actes d'intervention illicite aux États**

**8.3.1.1** En cas d'acte d'intervention illicite sur le territoire malagasy, tous les renseignements pertinents seront communiqués à :

- a. L'État d'immatriculation de l'aéronef concerné ;
- b. L'État de l'exploitant de l'aéronef concerné ;
- c. Chaque État dont des ressortissants ont été tués ou blessés ;
- d. Chaque État dont des ressortissants ont été pris en otage ;
- e. Tout État dont on sait que des ressortissants se trouvent à bord de l'aéronef ; et
- f. L'OACI



## **CHAPITRE IX**

### **CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DE LA SURETE DE L'AVIATION**

#### **9.1 PROGRAMME NATIONAL DE CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE (PNCQ)**

**9.1.1** L'Autorité de l'aviation civile établit, met en œuvre et maintient à jour le PNCQ, afin d'évaluer régulièrement le degré d'application du PNSAC et d'en valider l'efficacité.

Les priorités et la fréquence des activités de supervision sont déterminées sur la base d'évaluations des risques effectuées par le CER, activités qui doivent comprendre des audits, inspections et tests de sûreté permettant une rectification rapide et efficace de toute carence.

**9.1.2** L'Autorité de l'aviation civile veille :

- a) à ce que l'on procède à des vérifications des antécédents des personnes qui mettent en œuvre les contrôles de sûreté, des personnes qui sont autorisées à accéder sans escorte à des ZSAR, et des personnes qui ont accès à des informations sensibles de sûreté de l'aviation, avant qu'elles ne prennent leurs fonctions ou qu'elles n'aient accès à ces zones ou à ces informations ;
- b) à ce que l'on procède à des vérifications périodiques des antécédents de ces personnes, à des intervalles définis par celle-ci ;
- c) à ce que les personnes jugées inaptes à la suite d'une vérification de leurs antécédents soient immédiatement empêchées de mettre en œuvre les contrôles de sûreté, d'accéder sans escorte à des ZSAR, et d'avoir accès à des informations sensibles de sûreté de l'aviation.

#### **9.2 APPLICABILITÉ**

**9.2.1** Le PNCQ couvre tous les aspects du PNSAC, et s'applique à toutes les entités ayant des responsabilités dans la mise en œuvre des mesures de sûreté prescrites dans le PNSAC.

**9.2.2** Toutes les entités ayant des responsabilités dans la mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation civile prescrites dans le PNSAC doivent élaborer, mettre en œuvre et tenir à jour des programmes internes de contrôle de la qualité contenant des activités de contrôle qualité conformes à leurs opérations.

#### **9.3 ACTIVITES DE CONTRÔLE**

**9.3.1** Le contrôle des systèmes de sûreté de l'aviation se fait sous forme d'audits, d'inspections, de tests et d'enquêtes de sûreté.

**9.3.2** Les spécifications techniques des différents types d'activités de contrôles sont fixées par l'Autorité de l'aviation civile.

##### **9.3.3 Personnes chargées des activités de contrôle**

**9.3.3.1** Les activités de contrôle de la qualité doivent être exécutées par des membres du personnel de l'Autorité de l'aviation civile, ou de toute tierce partie approuvée par l'Autorité de l'aviation civile pour effectuer ces activités en son nom et en conformité au PNCQ.

**9.3.3.2** Les auditeurs, inspecteurs et contrôleurs, doivent être formellement autorisés à exécuter les fonctions ci-après :

- a) Inspecter toute partie de tout aéroport de Madagascar ;
- b) Inspecter tout terrain ou toute zone extérieure à l'aéroport utilisés par les entreprises



- qui ont des activités à l'aéroport ou qui sont installées dans des ZSAR ;
- c) Inspecter tout aéronef immatriculé ou exploité sur le territoire malagasy afin d'évaluer les procédures de sûreté appliquées ;
  - d) Inspecter tout aéronef immatriculé à Madagascar et opérant dans un aéroport en dehors du territoire malagasy et ce conformément, aux dispositions de la clause de sûreté de l'accord aérien bilatéral entre Madagascar et l'État concerné,
  - e) Exiger l'établissement de plan d'actions correctrices pour toute carence et/ou l'exécution de mesures d'application des règlements;
  - f) Accéder aux documents et registres de sûreté pertinents;
  - g) Entrer sur n'importe quel terrain, n'importe quelle installation ou bâtiment de l'aéroport pour réaliser des activités de contrôle de la qualité, ou pénétrer sur un terrain situé en dehors de l'aéroport et occupé à des fins commerciales liées à l'aéroport ou à l'exploitant d'aéronefs;
  - h) Demander à un exploitant d'aéronefs, à un directeur d'aéroport ou à l'occupant d'un terrain qui serait situé en dehors de l'aéroport, mais utilisé à des fins commerciales liées à l'aéroport, de fournir toutes informations utiles en cas d'audit, d'inspection, d'enquête ou de test ;
  - i) S'entretenir avec toute personne qu'ils jugent susceptible de les aider à évaluer la norme de sûreté ou la mise en œuvre des procédures de sûreté.

#### **9.3.4 Composants du PNCQ :**

Le PNCQ tient compte des principes suivants :

- a) Les personnes qui assurent la supervision sont indépendantes de celles qui exécutent les mesures découlant du PNSAC;
- b) Le personnel qui exerce des fonctions de supervision est formé aux normes appropriées;
- c) Le personnel qui exerce des fonctions de supervision a l'autorité nécessaire pour obtenir tous les renseignements dont il a besoin pour accomplir ces tâches et veiller à l'application des mesures correctrices;
- d) Un système de rapports confidentiels est mis en place pour analyser les renseignements de sûreté fournis par des sources telles que les passagers, les équipages et le personnel au sol;
- e) Un processus est établi pour enregistrer et analyser les résultats du PNCQ, de façon à contribuer au développement et à la mise en œuvre efficaces du PNSAC, notamment en recensant les causes et les tendances des cas de non-conformité et en vérifiant que des mesures correctrices ont été mises en œuvre et pérennisées.



## **CHAPITRE X**

### **AJUSTEMENT DU PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE ET DES PLANS CONJONCTURELS**

#### **10.1 GÉNÉRALITÉS**

**10.1.4** Les éléments concernant les mesures de sûreté inscrites dans le PNSAC sont ajustées par l'Autorité de l'aviation civile à la base d'une évaluation régulière de risques.

#### **10.2 RESPONSABILITÉS**

**10.2.1** Selon le niveau de la menace qui existe, l'Autorité de l'aviation civile informe, par une directive ou une circulaire de sûreté de l'aviation, toutes les autorités ou entités concernées du besoin de modifier et / ou ajuster leurs programmes de sûreté.

#### **10.3 COLLECTE ET COMPILATION DES RENSEIGNEMENTS SUR LA MENACE**

**10.3.1** Les services de renseignements de l'État, en collaboration avec les services de sécurité et autres autorités concernées, sont responsables de la collecte, de la compilation et du traitement des renseignements sur la menace contre l'aviation civile, incluant, sans s'y limiter, les renseignements sur les groupes terroristes internationaux et nationaux, les groupes violents à motivation politique et les éléments criminels.

**10.3.2** Des procédures sont établies pour la communication des renseignements et des informations concernant le niveau et la nature des menaces contre les vols d'aviation civile.

#### **10.4 EVALUATION DES RENSEIGNEMENTS SUR LA MENACE**

**10.4.1** Le CER est responsable de l'évaluation des renseignements sur la menace en termes d'attaques potentielles contre les intérêts de l'aviation civile. Une évaluation formelle de la menace doit être compilée par écrit et détailler les mesures supplémentaires proposées pour contrer la menace identifiée ainsi qu'un chronogramme de mise en œuvre des mesures et un estimé de la durée de leur maintien en application. Ces renseignements doivent être transmis aux autres acteurs de la sûreté par le biais d'un réseau sécurisé.

**10.4.2** L'Autorité de l'aviation civile, lors de la réception de cette évaluation de la menace diffusera, via une directive / une circulaire de sûreté de l'aviation ou en réunion à huis clos, les instructions pertinentes aux parties prenantes concernées.

#### **10.5 DIFFUSION DES RENSEIGNEMENTS SUR LA MENACE**

**10.5.1** L'Autorité de l'aviation civile est responsable de la diffusion des renseignements spécifiques sur une menace possible contre l'aviation civile sous couvert du Ministère en charge de l'aviation civile, en temps opportun par les moyens les plus rapides disponibles. La diffusion de ces renseignements est classée confidentielle.

**10.5.2** Les destinataires des résultats de l'évaluation de la menace sont responsables de la diffusion de cette information, sur la base du besoin de savoir, au personnel concerné au sein de leurs propres organisations, et de la mise en œuvre des mesures additionnelles correspondant à l'évaluation de la menace.

#### **10.6 RÉACTION AUX RENSEIGNEMENTS ET AJUSTEMENT DU PROGRAMME**

**10.6.1** Les mesures spécifiques à appliquer sont contenues dans les programmes de sûreté pertinents qui doivent être élaborés par les différentes parties prenantes et approuvés par l'Autorité de l'aviation civile.



**10.6.2** En réaction à des renseignements spécifiques reçus sur une menace possible contre des intérêts de l'aviation civile, le CER a la responsabilité principale d'analyser la menace par rapport à la vulnérabilité des cibles aéronautiques et d'assurer que des mesures appropriées soient prises par les aéroports, les exploitants et d'autres autorités nécessaires pour contrer cette menace.

**10.6.3** Toute prise de décision importante doit être coordonnée étroitement avec toutes les autorités compétentes par l'intermédiaire du CNSAC et des CSA le cas échéant.

**10.6.4** Face à des menaces visant des cibles aéronautiques spécifiques, entre autres des aéronefs, un ou des exploitants de compagnie aérienne, une installation aéroportuaire, etc..., des mesures spécifiques sont prises selon les dispositions du plan national et des plans conjoncturels d'aéroport.

## **10.7 ANALYSE DES INCIDENTS**

**10.7.1** Après un acte d'intervention illicite ou un incident relatif à la sûreté de l'aviation, une réunion de débriefing sera tenue le plus rapidement possible avec tous les organismes ayant participé à la riposte. Cette réunion doit être coordonnée par l'Autorité de l'aviation civile.

## **10.8 RAPPORT D'ENQUÊTES SUR LES INCIDENTS DE SÛRETÉ**

### **10.8.1 Actes d'intervention illicite.**

**10.8.1.3** Le rapport initial d'un acte d'intervention illicite doit être suivi :

- a) D'un rapport préliminaire écrit par l'exploitant d'aéronefs et qui doit être reçu par l'Autorité de l'aviation civile, et
- b) D'un rapport final écrit par l'exploitant d'aéronefs et qui doit être reçu, à la fin des enquêtes.

### **10.8.2 Incidents de sûreté**

**10.8.2.1** Tout incident grave relatif à la sûreté de l'aviation doit être examiné par le gestionnaire d'aéroport, l'exploitant de l'aéronef, le locataire d'aéroport ou toute autre entité concernée, le plus tôt possible, mais au plus tard dans les vingt-quatre (24) heures qui suivent l'incident.

Le rapport initial adressé à l'Autorité de l'aviation civile, doit être suivi d'un rapport préliminaire écrit par l'entité concernée et d'un rapport final élaboré par l'entité concernée en collaboration avec les services de sécurité concernés.



## CHAPITRE XI FINANCEMENT DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

**11.1** L'État Malagasy doit veiller à ce que :

- chaque aéroport servant à l'aviation civile dispose des ressources et moyens nécessaires aux services de la sûreté de l'aviation.
- des ressources et des installations de soutien nécessaires à la sûreté de l'aviation soient disponibles à chaque aéroport ouvert à l'aviation civile notamment des ressources financières, humaines, techniques et administratives.

**11.2** Le financement du dispositif de sûreté de l'aviation civile à Madagascar est assuré, plus particulièrement, par les recettes de la redevance de sûreté, par le biais du budget national et grâce au budget des diverses parties prenantes tels que les exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs, la PAF, la Gendarmerie Nationale, l'Administration des Douanes et autres acteurs de la chaîne appropriés mais aussi par des subventions provenant d'origines diverses et/ou de la coopération technique.

**11.3** Les activités de supervision et de surveillance effectuées par l'Autorité de l'aviation civile sont financées par :

- a) le budget de fonctionnement de l'Autorité de l'aviation civile; et/ou
- b) le coût des prestations effectuées par l'Autorité de l'aviation civile.

**11.4** L'Autorité de l'aviation civile ne doit pas avoir à payer les coûts de fonctions de sûreté plus générales de sécurité publique assurées par les services gouvernementaux, telles que les activités générales de police, de renseignement et de sûreté nationale.

**11.5** En ce qui concerne les fournisseurs de services de sûreté, le recouvrement des coûts afférents à la mise en œuvre des dispositions du PNSAC et autre règlement approprié en matière de sûreté de l'aviation civile s'effectue conformément à la réglementation en vigueur.



## CHAPITRE XII MENACES NOUVELLES ET EMERGENTES

**12.0.1** Face aux menaces nouvelles et émergentes en matière de sûreté de l'aviation civile, l'Autorité de l'aviation civile est responsable d'établir, de mettre en œuvre, de vérifier et de surveiller que les dispositions concernant les aspects cités ci-dessous sont effectivement et correctement appliquées dans tous les aéroports servant l'aviation civile :

- a) La sûreté côté ville ;
- b) La formation de sensibilisation à la sûreté ;
- c) La supervision des prestataires externes de services de sûreté de l'aviation civile ;
- d) Les cybermenaces, la sûreté des systèmes informatiques et des communications critiques ;
- e) La détection des comportements ;
- f) Les systèmes antiaériens portables (MANPADS);
- g) L'application du principe d'imprévisibilité.

**12.0.2** Les dispositions techniques et détaillées liées aux menaces nouvelles et émergentes sont spécifiées par l'Autorité de l'aviation civile.

### 12.1 MESURES DE SÛRETÉ APPLICABLES CÔTÉ VILLE

**12.1.1** Dans chaque aéroport servant l'aviation civile :

- a) Les zones côté ville doivent être identifiées.
- b) Les mesures de sûreté dans les zones côté ville doivent être :
  - Établies pour réduire le risque et éviter d'éventuels actes d'intervention illicite, en fonction des évaluations des risques réalisés par le CER, et
  - Décrites dans le PSA.
- c) Les procédures des mesures de sûreté applicables dans les zones côté ville doivent être décrites dans le PSA sur la base des évaluations des risques.

**12.1.2** Les services responsables de la mise en œuvre des mesures de sûreté côté ville sont :

- Le gestionnaire d'aéroport;
- La Police nationale
- La Gendarmerie nationale
- Le fournisseur de services de circulation aérienne
- Toute autre entité désignée par l'Autorité de l'aviation civile.

**12.1.3** Sans s'y limiter, les modes d'attaques potentiels visant les zones côté villes sont :

- Engin explosif improvisé (EEI) porté par une personne (EEIP) ;
- EEI placé à des points clés de l'aéroport ou à proximité ;
- Assaut armé dans une zone publique d'un aéroport ;
- Attaque à l'EEI placé dans un véhicule (EEIV) et attaque des installations par véhicule-bélier
- Attaque au moyen d'agents chimiques, biologiques et/ou radiologiques.

**12.1.4** L'Autorité de l'aviation civile doit veiller à appliquer et à mettre en place des mesures d'atténuation d'un point de vue global. Ces mesures devraient être possibles et proportionnées. Un équilibre raisonnable entre sûreté, sécurité, les contraintes opérationnelles et la facilitation des passagers est recherché.

### 12.2 SYSTÈMES ANTIAÉRIENS PORTABLES (MANPADS)



**12.2.1** Selon les évaluations des risques réalisées par le CER avec les entités nationales ou locales concernées, l'Autorité de l'aviation civile veille à ce que des mesures de sûreté au sol ou des procédures d'exploitation soient établies afin d'atténuer les conséquences d'éventuelles attaques contre des aéronefs commises au moyen de systèmes antiaériens portables (MANPADS) et d'autres armes représentant une menace similaire pour les aéronefs aux aéroports ou à proximité des aéroports.

**12.2.2** Pour réduire les menaces, sous la surveillance de l'Autorité de l'aviation civile, les mesures suivantes sont mises en œuvre :

- Evaluations des sites potentiels de tir Manpads et/ou armes d'infanterie ;
- Formation des pilotes des compagnies aériennes,
- Mesures de contrôles de la circulation aérienne.

**12.2.3** Le gestionnaire d'aéroport est chargé de déterminer et de coordonner la mise en œuvre des mesures appropriées au sol ou des procédures opérationnelles pour atténuer les risques d'éventuelles attaques contre des aéronefs aux moyens de Manpads et d'autres armes qui représentent des menaces similaires pour les aéronefs se trouvant dans un aéroport ou à proximité d'un aéronef.

### **12.3 CYBERMENACES, SÛRETÉ DES SYSTÈMES INFORMATIQUES ET DES COMMUNICATIONS CRITIQUES**

**12.3.1** Des mesures de sûreté sont nécessaires pour la protection des installations et des services essentiels de la navigation aérienne contre les attaques, notamment la protection des systèmes de communication et d'information de la navigation aérienne contre des cyberattaques, qui pourraient gravement porter atteinte à la sécurité des opérations de l'aviation civile.

**12.3.2** L'Autorité aéroportuaire, les gestionnaires d'aéroports, les exploitants d'aéronefs, les agents habilités et les autres entités qui exploitent des Systèmes d'Informations Critiques (SIC) doivent mettre en œuvre des dispositions relatives à la protection contre les cybers menaces.

**12.3.3** Les dispositions suivantes doivent être mises en œuvre :

- Identification des systèmes d'information critiques pour l'aviation civile (recensement de l'ensemble des biens informatiques, des infrastructures logistiques nécessaires à son fonctionnement, des interconnexions, etc.)
- Application des mesures de protection telles que politiques de sécurité, désignation d'un responsable de la sécurité des systèmes d'information ;
- Rédaction de compte rendu d'incidents ;
- Cloisonnement entre les systèmes d'information critiques pour l'aviation civile et ceux accessibles au public ;
- Mise en place de dispositifs d'identification et/ou authentification nécessaires pour prévenir les accès non autorisés ;
- Surveillance des accès et des connexions ;
- Mise en place d'un système de veille sur les menaces (exercer une veille technologique destinées à prendre en compte les menaces émergentes et à identifier les vulnérabilités correspondantes) ;
- Contrôle interne sur les mesures de protection mise en œuvre,
- Mise en place d'un plan permettant à Madagascar de mettre ses installations à l'épreuve d'une crise informatique.

### **12.4 RENSEIGNEMENTS SENSIBLES RELATIFS A LA SÛRETÉ**

**12.4.1** L'Autorité de l'aviation civile doit mettre en place une protection appropriée des renseignements sensibles relatifs à la sûreté de l'aviation civile.

Fait à Antananarivo, le 07 août 2023



PAR LE PREMIER MINISTRE,  
CHEF DU GOUVERNEMENT,

**NTSAY Christian**

LE MINISTRE DE LA DEFENSE  
NATIONALE

LE MINISTRE DES AFFAIRES  
ETRANGERES

**Général de Corps d'Armée**  
**RAKOTOARIJONA**  
**Josoa**

**SYLLA Yvette**

LE GARDE DES  
SCEAUX, MINISTRE DE  
LA JUSTICE

LE MINISTRE DE L'ECONOMIE  
ET DES FINANCES

**RANDRIAMANANTENASOA**  
**Landy Mbolatiana**

**RABARINIRINARISON**  
**Rindra Hasimbelo**

LE MINISTRE DE L'INTERIEUR  
ET DE LA DECENTRALISATION

LE MINISTRE DE LA SECURITE  
PUBLIQUE

**TOKELY Justin**

**Contrôleur Général de Police**  
**RANDRIANARISON Fanomezantsoa**  
**Rodellys**

LE MINISTRE DE LA SANTE  
PUBLIQUE

LE MINISTRE DE LA COMMUNICATION  
ET DE LA CULTURE

**Professeur**  
**RANDRIAMANANTANY ZELY Arivelo**

**RAKOTONDRAZAFY Lalatiana**

LE MINISTRE DES TRANSPORTS  
ET DE LA METEOROLOGIE

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE  
ET DE L'ELEVAGE

**RAMONJAVELO Manambahoaka**  
**Valéry**

**RAMILISON Harifidy**



LE MINISTRE DE LA PECHE  
ET DE L'ECONOMIE BLEUE

LE MINISTRE DU DEVELOPPEMENT  
NUMERIQUE,  
DE LA TRANSFORMATION DIGITALE,  
DES POSTES  
ET DES TELECOMMUNICATIONS

**MAHATANTE Paubert**

LE MINISTRE DES MINES ET DES  
RESSOURCES STRATEGIQUES

**RAZAFINDRAMALO Tahina**

LE MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT ET DU  
DEVELOPPEMENT DURABLE

**RAKOTOMALALA Herindrainy  
Olivier**

**VINA Marie-Orléa**

LE SECRETAIRE  
D'ETAT AUPRES DU  
MINISTERE  
DE LA DEFENSE NATIONALE  
CHARGE DE LA GENDARMERIE

**Général de Division  
GELLE Serge**