MINISTERE DES TRANSPORTS

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE
Union-Discipline-Travail

ARRÊTE N° 0042 MT/CAB du 06 AOUT 2019 portant approbation du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la sûreté de l'aviation civile, dénommé RACI 7000, PROTECTION DE L'AVIATION CIVILE CONTRE LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

Vu la Constitution ;

Vu l'ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile ;

Vu le décret n° 2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée, Autorité Nationale de l'Aviation Civile en abrégé, ANAC ;

Vu le décret n° 2011-401 du 16 novembre 2011 portant organisation du Ministère des Transports, tel que modifié par le décret n°2015-18 du 14 janvier 2015 ;

Vu le décret n° 2014-24 du 22 janvier 2014, portant organisation et fonctionnement des services de recherches et sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix ;

Vu le Décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

Vu le décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2018-614 du 04 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2018-617 du 10 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement, en qualité de Ministre du Budget et Portefeuille de l'Etat ;

Vu le décret n° 2018-618 du 10 juillet 2018 portant nomination des Membres du Gouvernement, tel que modifié par le décret n°2018-914 du 10 décembre 2018 ;

Vu le décret n° 2018-648 du 1er août 2018 portant attributions des Membres du Gouvernement ;

ARRETE :

Article 1 : Est approuvé et annexé au présent arrêté, le Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la sûreté de l'aviation civile, dénommé RACI 7000, PROTECTION DE L'AVIATION CIVILE CONTRE LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE.

Article 2 : En raison de l'évolution et des changements constants des normes et procédures dans le secteur de l'aviation civile, ainsi que la célérité que requiert leur application, le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile, en abrégé ANAC, est autorisé à apporter les amendements nécessaires au RACI 7000, PROTECTION DE L'AVIATION CIVILE CONTRE LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE.

Article 3 : Le contenu du RACI 7000, PROTECTION DE L'AVIATION CIVILE CONTRE LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE est disponible sur le site internet www.anac.ci de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile.

Tout amendement du RACI 7000, PROTECTION DE L'AVIATION CIVILE CONTRE LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE doit être publié sur le site internet de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile ci-dessus mentionné, à la diligence du Directeur Général de ladite Autorité.

Article 4 : Le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile est chargé de l'application du présent arrêté qui sera enregistré et publié au Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire.

Fait à Abidjan, le 06 AOUT 2019

Ampliations :

Présidence	1
Vice-présidence	1
Primature	1
Tous Ministères	40
SGG	1
ANAC	1
JORCI	1

Amadou KONE

MINISTERE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DE CÔTE D'IVOIRE

A.N.A.C

Abidjan, le 02 NOV 2018

DECISION N° 006175 /ANAC/DSF/DTA

portant amendement n° 6 du règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la sûreté de l'aviation civile codifié « RACI 7000 »

LE DIRECTEUR GENERAL

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée le 07 décembre 1944 à Chicago, notamment son Annexe 17 portant protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

Vu le règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code Communautaire de l'Aviation Civile des Etats membres de l'UEMOA ;

Vu le règlement n° 10/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 modifiant le Règlement n° 11/2005/CM/UEMOA du 16 septembre 2005 relatif à la sûreté de l'aviation civile au sein des Etats membres de l'UEMOA ;

Vu l'ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile ;

Vu le décret n° 2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'administration autonome de l'aviation civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile », en abrégé ANAC ;

Vu le décret n° 2012-833 du 08 août 2012 portant approbation du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile ;

Vu décret n° 2012-834 du 08 août 2012 instituant un Programme National de Contrôle de la Qualité de la Sûreté de l'Aviation Civile ;

Vu le décret n° 2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé ANAC ;

Vu le décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;

ORGANE DE REGLEMENTATION DE CONTROLE DE SURETE ET DE SECURITE DU TRANSPORT AERIEN EN COTE D'IVOIRE
07 B.P. 148 ABIDJAN 07 - Tél. : (225) 21 27 73 93 /21 27 75 33/21 58 69 00/01 - Fax : (225) 21 27 63 46 - E-mail : info@anac.ci/anac_ci@yahoo.fr

Vu l'arrêté n° 326/MT/CAB du 20 août 2014 autorisant le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile à prendre par Décisions les règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'Aviation ;

Vu la décision n° 00003329/ANAC/DCSF/DAJR du 20 décembre 2012 portant règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la sûreté de l'aviation civile;

Sur proposition de la Direction de la Sûreté et de la Facilitation et après avis de la Direction du Transport Aérien ;

DECIDE :

Article 1 : Objet

Il est adopté l'amendement n° 6 de la troisième édition du règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la sûreté de l'aviation civile.

Article 2 : Portée de l'amendement

L'amendement n° 6 de la troisième édition du RACI 7000 renvoie aux mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation. Il contient aussi des dispositions nouvelles ou révisées concernant le partage de l'information, les mesures applicables aux passagers et aux bagages de cabine, les mesures applicables au fret, à la poste et aux autres marchandises et les cybermenaces.

Article 3 : Entrée en vigueur

La présente décision qui abroge toutes dispositions contraires, entre en vigueur et est applicable à compter de sa date de signature.

ANAC
Autorité Nationale de l'Aviation Civile
ANAC
LE DIRECTEUR GENERAL

Sinaly SILUE

P. J. : RACI 7000 édition 3, amendement 6

MINISTERE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE

Réf : RACI 7000

REGLEMENT AERONAUTIQUE DE COTE D'IVOIRE RELATIF A LA SÛRETE DE L'AVIATION CIVILE « RACI 7000 »

PROTECTION DE L'AVIATION CIVILE CONTRE LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

Approuvé par le Directeur Général et publié sous son autorité

Edition 3 – juillet 2018

Liste des pages effectives

Pages	Édition	Date d'édition	Amendement	Date d'amendement
i	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
ii	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
iii	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
iv	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
v	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
vi	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
vii	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
viii	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
ix	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
1-1	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
1-2	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
1-3	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
1-4	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
1-5	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
2-1	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
2-2	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
3-1	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
3-2	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
3-3	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
3-4	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
3-5	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
4-1	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
4-2	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
4-3	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
4-4	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
4-5	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
4-6	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
4-7	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
4-8	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
5-1	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
5-2	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018
5-3	3	25 juillet 2018	6	25 juillet 2018

Liste des amendements et rectificatifs

AMENDEMENTS				
Numéro		Applicable le	Inscrit-le	par
OACI	ANAC			
1-12	01	----------	Déc. 2012	DCSF
1-12	02	----------	Jan. 2013	DCSF
1-13	03	----------	Juin 2014	DCSF
1-14	04	----------	Juil 2014	DCSF
1-15	05	----------	Avril 2017	DSF
1-16	06	----------	juillet 2018	DSF

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	Inscrit-le	par

LISTE DE REFERENCE

Annexe 17, dixième édition – Avril 2017 (OACI) amendements 1 à 16 inclus.

Tableau des amendements

Amendements	*Objet*	*Date* - *Adoption/Approbation* - *Entrée en vigueur* - *application*
1 et 2	Cet amendement comprend des dispositions qui visent à renforcer davantage les normes et pratiques recommandées existantes pour couvrir les menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile. L'amendement porte sur les points suivants : déploiement du matériel de sûreté ; sûreté des fournisseurs de service de circulation aérienne ; programme de formation et système de certification des formateurs ; mesures de sûreté aléatoires et non prévisibles ; sûreté de la chaîne d'approvisionnement ; sûreté des vols tout-cargo ; cybermenaces ; et définitions.	**Janvier 2013**
3	L'amendement porte essentiellement sur une révision des mesures relatives au contrôle d'accès des personnes autres que les passagers. Il introduit aussi des définitions du fret à haut risque, et des prescriptions en matière de sûreté s'y rapportant, et il établit des mesures de base communes pour le fret transporté par aéronef passagers et le fret transporté par aéronef tout-cargo.	**Juillet 2014**

Tableau des amendements

Amendements	*Objet*	*Date* - *Adoption/Approbation* - *Entrée en vigueur* - *application*
4	L'amendement contient une nouvelle norme sur la sûreté du fret et du courrier aériens, il a aussi pour effet d'ajouter et de modifier des pratiques recommandées relatives à la coopération internationale, à la sûreté côté ville, à la formation de sensibilisation à la sûreté, à la supervision des prestataires de services et à la sûreté des systèmes informatiques et de communications critiques. Il introduit également une définition du terme « imprévisibilité », concernant la mise en œuvre des mesures de sûreté.	**Novembre 2014**
5	Cet amendement a pour effet d'ajouter une définition du terme « détection des comportements » concernant la mise en œuvre des contrôles de sûreté. Il comprend aussi des dispositions nouvelles et révisées sur les sujets suivants : sûreté côté ville, détection des comportements, innovation dans la sûreté de l'aviation et systèmes antiaériens portables (MANPADS). De plus, le libellé des dispositions existantes concernant l'évaluation des risques et la cybersûreté a été révisé aux fins d'amélioration de la lisibilité et de la clarté.	**Janvier 2018**
6	Cet amendement renvoie aux mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation. Il contient aussi des dispositions nouvelles ou révisées concernant le partage de l'information, les mesures applicables aux passagers et aux bagages de cabine, les mesures applicables au fret, à la poste et aux autres marchandises, et les cybermenaces.	0 2 NOV. 2018

Tableau des rectificatifs

Tableau des rectificatifs

Rectificatif	*Objet*	*Date de publication*

Liste de diffusion

Code	Direction/Sous-direction	Support de diffusion	
		P	N
DG	Direction Générale	✓	
DTA	Direction du Transport Aérien	✓	
DSF	Direction de la Sûreté et de la Facilitation	✓	✓
DTC	Direction Technique Concernée	✓	✓
CT	Conseillers Techniques	✓	
SI	Service Informatique		
DOC	Centre de Documentation		
	Toutes les structures aéroportuaires	✓	

P = papier ***N = numérique***

TABLE DES MATIERES

Liste des pages effectives i

Liste des amendements ii

Liste de référence iii

Tableau des amendements v

Tableau des rectificatifs vi

Liste de diffusion vii

CHAPITRE 1. DEFINITIONS 1-1

CHAPITRE 2. PRINCIPES GENERAUX 2-1

2.1 Objectifs 2-1
2.2 Applicabilité 2-1
2.3 Sûreté et facilitation 2-2
2.4 Coopération internationale 2-2

CHAPITRE 3. ORGANISATION 3-1

3.1 Organisation nationale et autorité compétente 3-1
3.2 Exploitation des aéroports 3-2
3.3 Exploitants d'aéronefs 3-3
3.4 Contrôle de la qualité 3-3
3.5 Fournisseurs de services de la circulation aérienne 3-5

CHAPITRE 4. MESURES PREVENTIVES DE SURETE 4-1

4.1 Objectifs 4-1
4.2 Mesures relatives au contrôle d'accès 4-1
4.3 Mesures applicables aux aéronefs 4-2
4.4 Mesures applicables aux passagers et à leurs bagages de cabine 4-3
4.5 Mesures applicables aux bagages de soute 4-4
4.6 Mesures applicables au fret, à la poste et aux autres marchandises 4-5
4.7 Mesures applicables à des catégories spéciales de passagers 4-6
4.8 mesures applicables au côté ville 4-7

CHAPITRE 5. GESTION DE LA RIPOSTE AUX ACTES D'INTERVENTION ILLICITES 5-1

5.1 Prévention 5-1
5.2 Riposte..... 5-1
5.3 Echange de renseignements et comptes rendus..... 5-3

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

Les termes et expressions du présent règlement ont la signification 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 son autorité compétente.

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.

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.)

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.

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.

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.

Enquête de sûreté. Évaluation des besoins en matière de sûreté, incluant le recensement des points vulnérables pouvant être exploités pour perpétrer un acte d'intervention illicite, et la recommandation de mesures correctrices.

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 du fret ou d'envois postaux à bord de tout aéronef.

Fouille de sûreté des aéronefs. Inspection approfondie de l'intérieur et de l'extérieur d'un aéronef dans le but de découvrir des objets suspects, des armes, des explosifs ou autres engins, articles ou substances dangereux.

Fret. Voir « marchandises ».

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

Fret ou poste à haut risque. Le fret ou la poste présentés par une entité inconnu ou montrant des signes d'altération seront considérés comme à haut risque si, de surcroît, ils répondent à l'un des critères suivants :

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

Que le fret ou la poste proviennent d'une entité connue ou non, les renseignements concrets d'un Etat concernant une expédition peuvent la caractériser comme étant à haut risque.

Imprévisibilité. Mise en œuvre des 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 de la mise en œuvre des spécifications pertinentes du programme national de sûreté de l'aviation civile par une compagnie aérienne, un aéroport ou d'autres entités chargées de la sûreté.

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.

Certains articles ou substances dangereux sont classés comme marchandises dangereuses par l'Annexe 18 et par les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284), ils doivent être transportés conformément à ces instructions. En outre, le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 - Diffusion restreinte), fournit une liste des articles qui ne doivent jamais être transportés dans la cabine d'un aéronef.

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

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. 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 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, là où la loi le permet, afin d'évaluer dans quelle mesure cette personne peut effectuer un contrôle de sûreté et/ou obtenir un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé.

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. En règle générale, ces zones comprendront, notamment, toutes les zones de départ des passagers de l'aviation commerciale comprises entre les postes d'inspection/filtrage et l'aéronef, l'aire de trafic, les zones de tri de bagages, incluant celles où l'aéronef entre en service et où se trouvent des bagages ayant fait l'objet d'une inspection/filtrage et des expéditions de fret,

et les parties situées côté piste des hangars de fret, des centres postaux et des locaux de nettoyage et de restauration.

CHAPITRE 2. PRINCIPES GÉNÉRAUX

2.1 Objectifs

2.1.1 L'objectif primordial de l'Etat de Côte d'Ivoire 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.

2.1.2 L'Etat de Côte d'Ivoire doit établir une organisation, 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.

2.1.3 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que l'organisation, les règlements, pratiques et procédures en question :

a) protègent 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 ;

b) soient capables de riposter rapidement à toute menace accrue contre la sûreté.

2.1.4 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à mettre en place une protection appropriée des renseignements relatifs à la sûreté de l'aviation.

2.2 Applicabilité

2.2.1 L'Etat de Côte d'Ivoire doit appliquer les normes du présent Règlement aux vols d'aviation civile.

2.2.2 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les mesures visant à assurer une protection contre les actes d'intervention illicite soient appliquées, dans la mesure du possible, aux vols intérieurs, sur la base d'une évaluation des risques effectuée par les autorités nationales pertinentes.

2.3 Sûreté et facilitation

L'Etat de Côte d'Ivoire doit prendre des dispositions, 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 ne soit pas compromise l'efficacité de ces contrôles et procédures.

2.4 Coopération internationale

2.4.1 L'Etat de Côte d'Ivoire doit s'assurer que les demandes d'autres États contractants relatives à des mesures de sûreté supplémentaires pour un ou des vols spécifiques assurés par des exploitants de ces autres États sont satisfaites, dans la mesure du possible. L'État demandeur prendra en considération les mesures alternatives proposées par L'Etat de Côte d'Ivoire, équivalentes à celles qui sont demandées.

2.4.2 L'Etat de Côte d'Ivoire doit coopérer 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.

2.4.3 L'Etat de Côte d'Ivoire doit établir et mettre en œuvre des procédures pour partager, dans la mesure du possible, avec d'autres États contractants les renseignements sur les menaces contre les intérêts de ces États en matière de sûreté de l'aviation.

2.4.4 L'Etat de Côte d'Ivoire doit établir et mettre en œuvre des procédures appropriées de protection et de traitement des renseignements relatifs à la sûreté communiqués par d'autres États contractants ou des renseignements relatifs à la sûreté qui ont des incidences sur les intérêts d'autres États contractants en matière de sûreté, afin de veiller à ce que ces renseignements ne soient pas utilisés ou divulgués de façon inappropriée.

CHAPITRE 3. ORGANISATION

3.1 Organisation nationale et autorité compétente

3.1.1 L'Etat de Côte d'Ivoire doit établir et mettre en œuvre un programme national écrit de sûreté de l'aviation civile 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.

3.1.2 L'Etat de Côte d'Ivoire doit désigner, au sein de son administration nationale, une autorité compétente qui sera chargée d'élaborer, de mettre en œuvre et de tenir à jour la réalisation du programme national de sûreté de l'aviation civile et en précisera l'identité à l'OACI.

3.1.3 L'Etat de Côte d'Ivoire doit réévaluer constamment le niveau et la nature de la menace relative à l'aviation civile à l'intérieur de son territoire et de son espace aérien, puis établir et mettre en œuvre des politiques et des procédures destinées à ajuster en conséquence les éléments pertinents de son programme national de sûreté de l'aviation civile, en fonction d'une évaluation des risques pour la sûreté effectuée par les autorités nationales concernées.

3.1.3 *bis* l'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à établir et à mettre en œuvre des procédures pour partager des informations de manière pratique et opportune, selon qu'il convient, avec les exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et d'autres entités concernées, afin de les aider à effectuer des évaluations des risques efficaces concernant leurs opérations.

3.1.4 L'Etat de Côte d'Ivoire doit exiger de l'autorité compétente qu'elle définisse et répartisse les tâches et qu'elle coordonne 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 les autres entités concernés par ou chargés de la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.5 L'Etat de Côte d'Ivoire doit établir un comité national de sûreté de l'aviation 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 concernés par ou chargés de la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.6 L'Etat de Côte d'Ivoire doit exiger de l'autorité compétente qu'elle veille à ce que soit établi et mis en œuvre un programme national de formation à l'intention du personnel de toutes les entités qui participent à la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile ou qui en sont chargées. Ce programme de formation sera conçu pour assurer l'efficacité du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.7 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à établir et à mettre en œuvre des programmes de formation et un système de certification de formateurs en conformité avec le programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.8 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que l'autorité compétente prenne des dispositions pour que chaque aéroport servant à l'aviation civile dispose des ressources et moyens nécessaires aux services de sûreté de l'aviation.

3.1.9 L'Etat de Côte d'Ivoire doit mettre à la disposition de ses exploitants d'aéroports, exploitants d'aéronefs et fournisseurs de services de la circulation aérienne qui exercent des activités dans son territoire, et des autres entités concernées, une version écrite des parties pertinentes de son programme national de sûreté de l'aviation civile et/ou des lignes directrices ou des renseignements pertinents leur permettant de se conformer aux dispositions du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.2 Exploitation des aéroports

3.2.1 L'Etat de Côte d'Ivoire doit exiger de l'administration de chaque aéroport servant à l'aviation civile qu'elle établisse, mette en œuvre et tienne à jour un programme écrit de sûreté aéroportuaire permettant de répondre aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.2.2 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce qu'à chaque aéroport servant à l'aviation civile, une autorité soit chargée de coordonner la mise en œuvre des contrôles de sûreté.

3.2.3 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que soit mis en place, à chaque aéroport servant à l'aviation civile, un comité de sûreté d'aéroport chargé d'assister l'autorité mentionnée au § 3.2.2 dans son rôle de coordination de la mise en œuvre des contrôles de sûreté, comme indiqué dans le programme de sûreté aéroportuaire.

3.2.4 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les exigences en matière de conception d'aéroport, incluant les exigences relatives à l'architecture et aux infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des mesures de sûreté du programme national 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.

3.3 Exploitants d'aéronefs

3.3.1 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les exploitants d'aéronefs commerciaux assurant des liaisons au départ de son territoire établissent, mettent en œuvre et tiennent à jour un programme écrit de sûreté d'exploitant d'aéronefs conforme aux exigences de son programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.4 Contrôle de la qualité et qualification

3.4.1 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les personnes mettant en œuvre les contrôles de sûreté soient soumises à des vérifications de leurs antécédents et à des procédures de sélection.

3.4.2 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les personnes mettant en œuvre les contrôles de sûreté possèdent toutes les compétences requises pour remplir leurs fonctions et soient adéquatement formées, conformément aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile, et à ce que des dossiers appropriés soient tenus à jour.

Des normes de performance pertinentes doivent être établies et il doit être procédé à des évaluations initiales et périodiques pour veiller à ce que ces normes soient respectées.

3.4.3 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les personnes chargées de l'inspection/filtrage soient agréées conformément aux dispositions du programme national de sûreté de l'aviation civile, afin de garantir l'application fiable et systématique des normes de performance.

3.4.4 L'Etat de Côte d'Ivoire doit exiger de l'autorité compétente qu'elle élabore, mette en œuvre et tienne à jour un programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile afin d'évaluer le degré d'application de son programme national de sûreté de l'aviation civile et d'en valider l'efficacité.

3.4.5 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que la mise en œuvre des mesures de sûreté fasse régulièrement l'objet d'une vérification de conformité au programme national de sûreté de l'aviation civile. Les priorités et la fréquence des vérifications seront déterminées sur la base d'une évaluation du risque effectuée par l'autorité concernée.

3.4.6 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que des audits, des tests, des enquêtes et des inspections de sûreté soient réalisés sur une base régulière afin de vérifier la conformité au programme national de sûreté de l'aviation civile et de permettre la correction rapide et efficace de toute carence identifiée.

3.4.7 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que la gestion, l'établissement des priorités et l'organisation du programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile soient entrepris indépendamment des entités et des personnes chargées de l'application des mesures prises au titre du programme national de sûreté de l'aviation civile. L'Etat de Côte d'Ivoire doit :

a) veiller à ce que le personnel qui effectue les audits, les tests, les enquêtes et les inspections de sûreté soit formé à ces tâches selon les normes appropriées, conformément au programme national de sûreté de l'aviation civile ;

b) veiller à ce que le personnel qui effectue les audits, les tests, les enquêtes et les inspections de sûreté dispose de l'autorité nécessaire pour obtenir les renseignements dont il a besoin pour accomplir ces tâches et veiller à l'application des mesures correctrices ;

c) compléter le programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile en mettant en place un système de rapports confidentiels pour analyser les renseignements de sûreté fournis par des sources telles que les passagers, les équipages et le personnel au sol ;

d) établir un processus pour enregistrer et analyser les résultats du programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile, afin de contribuer au développement et à la mise en œuvre efficaces du programme national de sûreté de l'aviation civile, notamment en identifiant les causes et les tendances des non-conformités et en vérifiant que des mesures correctrices ont été mises en œuvre et assurées de façon continue.

3.4.8 Lorsqu'il est concerné par un acte d'intervention illicite, l'Etat de Côte d'Ivoire doit exiger de son autorité compétente qu'elle réévalue les contrôles et procédures de sûreté et qu'elle prenne en temps opportun les mesures nécessaires pour éliminer les faiblesses afin d'éviter que de tels incidents ne se reproduisent. L'OACI doit être informée des mesures qui auront été prises.

3.5 Fournisseurs de services de la circulation aérienne

3.5.1 L'Etat de Côte d'Ivoire doit exiger des fournisseurs de services de la circulation aérienne exerçant des activités dans cet État qu'ils établissent et mettent en œuvre des dispositions adéquates en matière de sûreté répondant aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile.

CHAPITRE 4. MESURES PRÉVENTIVES DE SÛRETÉ

4.1 Objectifs

4.1.1 L'Etat de Côte d'Ivoire doit prendre des mesures pour empêcher que des armes, explosifs ou tous autres engins, substances ou articles 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.

4.2 Mesures relatives au contrôle d'accès

4.2.1 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que l'accès aux zones côté piste dans les aéroports servant à l'aviation civile soit contrôlé afin d'empêcher les entrées non autorisées.

4.2.2 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que soient établies à chaque aéroport des zones de sûreté à accès réglementé désignées par l'État sur la base d'une évaluation des risques de sûreté effectuée par les autorités nationales pertinentes.

4.2.3 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que des systèmes d'identification de personnes et de véhicules soient mis en place pour empêcher les accès non autorisés aux zones côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé. L'identité doit être vérifiée aux points de contrôle désignés avant d'autoriser l'accès à ces zones.

4.2.4 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les personnes autres que les passagers auxquelles est accordé un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport fassent préalablement l'objet d'une vérification de leurs antécédents.

4.2.5 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les mouvements de personnes et de véhicules autour des aéronefs fassent l'objet de surveillance dans les zones de sûreté à accès réglementé, afin d'empêcher l'accès des aéronefs aux personnes non autorisées.

4.2.6 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les personnes autres que les passagers, de même que les articles qu'elles transportent, avant leur entrée dans les zones de sûreté à accès réglementé des aéroports servant à l'aviation civile internationale, fassent l'objet de mesure d'inspection/filtrage et de contrôle de sûreté.

4.2.7 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les véhicules autorisés à pénétrer dans des zones de sûreté à accès réglementé, 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 les autorités nationales compétentes.

4.3 Mesures applicables aux aéronefs

4.3.1 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce qu'il soit procédé à un contrôle de sûreté au point d'origine des aéronefs effectuant des vols de transport commercial, ou qu'une fouille de sûreté soit réalisée. La décision d'effectuer soit un contrôle de sûreté soit une fouille sera fondée sur une évaluation des risques pour la sûreté effectuée par les autorités nationales concernées.

4.3.2 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que des dispositions soient prises pour s'assurer que tout objet abandonné par des passagers débarquant de vols en transit fasse l'objet de mesures appropriées ou soit retiré de l'aéronef avant le départ s'il effectue un vol commercial.

4.3.3 L'Etat de Côte d'Ivoire doit exiger de ses exploitants de vols commerciaux qu'ils prennent des mesures appropriées pour empêcher les personnes non autorisées de pénétrer dans la cabine de l'équipage de conduite pendant le vol.

4.3.4 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce qu'un aéronef faisant l'objet des mesures prévues au § 4.3.1 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.

4.3.5 L'Etat de Côte d'Ivoire, selon l'évaluation des risques réalisée par les autorités nationales ou locales compétentes, doit veiller à ce que des mesures 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.

4.4 Mesures applicables aux passagers et à leurs bagages de cabine

4.4.1 L'Etat de Côte d'Ivoire doit adopter des mesures pour que les passagers au départ de vols de transport aérien commercial et leurs bagages de cabine soient soumis à une inspection/filtrage avant l'embarquement dans un aéronef au départ d'une zone de sûreté à accès réglementé.

4.4.1 *bis* l'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à utiliser des méthodes d'inspection/filtrage appropriées capables de détecter la présence d'explosifs transportés par des passagers sur leur personne ou dans des bagages de cabine. Lorsque ces méthodes ne sont pas continuellement appliquées, elles doivent être utilisées de manière imprévisible.

4.4.2 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les passagers de vols de transport aérien commercial en correspondance, ainsi que leurs bagages de cabine, soient soumis à une inspection/filtrage avant leur embarquement, à moins que cet État n'ait établi un processus de validation et qu'il n'applique en permanence, s'il y a lieu en collaboration avec l'autre État contractant, des procédures pour s'assurer que ces passagers et leurs bagages de cabine ont été inspectés/filtrés à un niveau approprié au point d'origine et qu'ils ont ensuite été protégés contre toute intervention non autorisée, depuis le poste d'inspection/filtrage à l'aéroport d'origine jusqu'au départ de l'aéronef à l'aéroport de correspondance.

4.4.3 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les passagers et leurs bagages de cabine qui ont été soumis à l'inspection/filtrage soient protégés contre toute intervention non autorisée, depuis le poste d'inspection/filtrage jusqu'à leur embarquement à bord de l'aéronef. S'il y a mélange ou contact avec des personnes n'ayant pas subi une inspection/filtrage, les passagers concernés doivent être soumis à une nouvelle inspection/filtrage avant d'embarquer dans un aéronef.

4.4.4 L'Etat de Côte d'Ivoire doit établir des mesures pour les opérations de transit à l'aéroport afin de protéger les passagers en transit et leurs bagages de cabine contre toute intervention non autorisée et de protéger l'intégrité de la sûreté de l'aéroport de transit.

4.5 Mesures applicables aux bagages de soute

4.5.1 L'Etat de Côte d'Ivoire doit adopter des mesures pour que les bagages de soute d'origine locale soient soumis à l'inspection/filtrage avant d'être chargés à bord d'un aéronef effectuant un vol de transport commercial au départ d'une zone de sûreté à accès réglementé.

4.5.2 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que tous les bagages de soute qui doivent être transportés sur un vol commercial soient 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 à nouveau être inspectés/filtrés avant d'être placés à bord d'un aéronef.

4.5.3 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les exploitants de transport aérien commercial ne transportent pas les bagages de personnes qui ne se trouvent pas à bord de l'aéronef, à moins que lesdits bagages soient identifiés comme non accompagnés et soumis à une inspection/filtrage appropriée.

4.5.4 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les bagages de soute en correspondance soient inspectés/filtrés avant d'être chargés à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial, à moins qu'il n'ait établi un processus de validation et qu'il n'applique en permanence, s'il y a lieu en collaboration avec l'autre État contractant, 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.

4.5.5 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les exploitants d'aéronefs de transport aérien commercial ne transportent 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.

4.6 Mesures applicables au fret, à la poste et aux autres marchandises

4.6.1 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que des contrôles de sûreté appropriés, y compris une inspection/filtrage, dans la mesure du possible soient appliqués au fret et à la poste, avant qu'ils ne soient chargés à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial de passagers.

4.6.2 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à établir un processus de sûreté de la chaîne d'approvisionnement qui inclut l'approbation d'agents habilités et/ou d'expéditeurs connus, si ces entités participent à l'exécution de l'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté du fret et de la poste.

4.6.3 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que le fret et la poste devant être transportés à bord d'un aéronef commercial de passagers soient protégés contre toute intervention non autorisée depuis le point où l'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté sont effectués jusqu'au départ de l'aéronef.

4.6.3*bis* L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que des mesures de sûreté renforcées soient appliquées au fret et à la poste à haut risque pour atténuer adéquatement les menaces qui y sont associées.

4.6.4 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les exploitants n'acceptent pas de fret ni de poste au transport à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial de passagers, à moins qu'un agent habilité 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 lesquelles un agent habilité ou une entité approuvée par autorité compétente ne peut confirmer ni attester qu'ils ont fait l'objet d'inspection/filtrage doivent y être soumis.

4.6.5 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les articles de restauration, les provisions de bord et autres fournitures destinés à être transportés sur des vols commerciaux soient soumis à des contrôles de sûreté appropriés, pouvant inclure un processus de sûreté de la chaîne logistique ou une inspection/filtrage et par la suite protégés jusqu'à ce qu'ils soient chargés à bord de l'aéronef.

4.6.6 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les marchandises et fournitures introduites dans des zones de sûreté à accès réglementé fassent l'objet de contrôles de sûreté appropriés, pouvant inclure un processus de sûreté de la chaîne logistique ou une inspection/filtrage.

4.6.7 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que 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 reçoivent un statut de sûreté qui les accompagnera, sous forme imprimée ou électronique, tout au long de la chaîne logistique sécurisée.

4.6.8 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que le fret et la poste en correspondance soient soumis à des contrôles de sûreté appropriés avant d'être chargés à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial de passagers au départ de son territoire.

4.6.8*bis* L'Etat de Côte d'Ivoire veillera à ce que, lorsqu'à lieu une inspection/filtrage du fret ou de la poste, celle-ci soit effectuée selon une méthode ou des méthodes appropriées, en tenant compte de la nature de l'expédition.

4.7 Mesures applicables à des catégories spéciales de passagers

4.7.1 L'Etat de Côte d'Ivoire doit élaborer à l'intention des transporteurs aériens des spécifications relatives au transport de passagers potentiellement perturbateurs qui sont obligés de voyager parce qu'ils ont fait l'objet de mesures judiciaires ou administratives.

4.7.2 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les exploitants assurant des liaisons au départ de son territoire incluent dans leurs programmes de sûreté des mesures et des procédures destinées à assurer la sécurité à bord de leur aéronef, lorsque celui-ci doit assurer le transport des passagers obligés de voyager parce qu'ils ont fait l'objet de mesures judiciaires ou administratives.

4.7.3 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les exploitants et le pilote commandant de bord soient informés 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.

4.7.4 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que le port d'armes à bord des aéronefs par des agents chargés de l'application de la loi, ou par d'autres personnes habilitées, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, fasse l'objet d'une autorisation spéciale, conformément à la législation des États intéressés.

4.7.5 L'Etat de Côte d'Ivoire doit examiner les demandes faites par un autre État en vue d'autoriser le transport de personnel armé, y compris des agents de sûreté, à bord d'aéronefs des exploitants de l'État demandeur. Ce transport ne doit être autorisé qu'après accord de tous les États intéressés.

4.7.6 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que le transport d'armes dans d'autres cas ne soit autorisé que lorsqu'une personne habilitée et dûment qualifiée a déterminé qu'elles ne sont pas chargées, le cas échéant, et sous réserve qu'elles soient placées à un endroit inaccessible à quiconque pendant la durée du vol.

4.7.7 L'Etat de Côte d'Ivoire doit, lorsqu'il décide de déployer des agents de sûreté à bord, 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 l'autorité concernée. Le déploiement de ces agents doit être coordonné avec les États concernés et gardé strictement confidentiel.

4.7.8 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que le pilote commandant de bord soit informé du nombre de personnes armées et de l'emplacement de leur siège.

4.8 Mesures applicables au côté ville

4.8.1 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les zones côté ville soient identifiées.

4.8.2 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que des mesures de sûreté soient établies dans les zones côté ville pour réduire le risque et éviter d'éventuels actes d'intervention illicite, en fonction des évaluations des risques réalisées par les autorités ou entités compétentes.

4.8.3 L'Etat de Côte d'Ivoire doit assurer une coordination des mesures de sûreté côté ville en conformité avec les normes figurant aux § 3.1.5, 3.2.2 et 3.2.3

entre les services, agences et organismes compétents de l'État et les autres entités, et doit définir les responsabilités appropriées en matière de sûreté côté ville dans son programme national de sûreté de l'aviation civile.

4.9 Mesures liées aux cybermenaces

4.9.1 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que les exploitants ou les entités définis dans le programme national de sûreté de l'aviation civile ou d'autres documents nationaux applicables déterminent leurs systèmes et données informatiques et de communication critiques utilisées aux fins de l'aviation civile et conformément à une évaluation des risques, élaborera et mettra en œuvre, selon qu'il convient, des mesures pour les protéger des interventions illicites.

CHAPITRE 5. GESTION DE LA RIPOSTE AUX ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

5.1 Prévention

5.1.1 Lorsqu'il existe des informations fiables indiquant qu'un aéronef pourrait faire l'objet d'un acte d'intervention illicite, l'Etat de Côte d'Ivoire doit 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 concernées et aux services de la circulation aérienne des Etats concernés.

5.1.2 Lorsqu'il existe des informations fiables indiquant qu'un aéronef pourrait faire l'objet d'un acte d'intervention illicite, l'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que l'aéronef soit fouillé afin de déceler les armes, les explosifs ou autres engins, articles ou substances dangereux qui pourraient y être dissimulés. L'exploitant d'aéronef concerné doit être informé au préalable de la fouille.

5.1.3 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que des dispositions soient prises aux aéroports pour examiner, neutraliser et/ou enlever, si besoin, tout dispositif soupçonné d'être dangereux, ou tout autre objet considéré comme potentiellement dangereux.

5.1.4 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller 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. Les plans d'urgence seront testés sur une base régulière.

5.1.5 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à assurer la disponibilité sur ses aéroports servant à l'aviation civile de personnels agréés et formés adéquatement, pouvant être déployés pour intervenir dans les cas, soupçonnés ou réels, d'intervention illicite contre l'aviation civile.

5.1.6 L'Etat de Côte d'Ivoire doit veiller à ce que son programme national de sûreté de l'aviation civile définisse les processus permettant à toute entité responsable de sa mise en œuvre de communiquer aux autorités compétentes, de manière pratique et opportune, des informations ayant trait aux incidents mettant en jeu des actes d'intervention illicite ainsi que leur préparation, selon qu'il convient, compte tenu du § 2.1.4.

5.2 Riposte

5.2.1 L'Etat de Côte d'Ivoire 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 le territoire de l'Etat contractant, jusqu'à ce qu'ils puissent poursuivre leur voyage.

5.2.2 L'Etat de Côte d'Ivoire, qui a la responsabilité d'assurer des services de la circulation aérienne à un aéronef qui fait l'objet d'un acte d'intervention illicite, doit recueillir tous les renseignements qui se rapportent au vol de cet aéronef et les transmettre à tous les autres États responsables des organismes des services de la circulation aérienne intéressés par le vol, y compris ceux de l'aéroport de destination connue ou présumée, de manière à ce que les mesures de protection appropriées puissent être prises en temps utile, en route et à la destination connue, probable ou possible de l'aéronef.

5.2.3 L'Etat de Côte d'Ivoire doit prêter assistance à un aéronef qui fait l'objet d'un acte de capture illicite, et lui fournir notamment les aides à la navigation, les services de la circulation aérienne et l'autorisation d'atterrir, en fonction des circonstances.

5.2.4 L'Etat de Côte d'Ivoire doit prendre les mesures qu'il juge réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite et ayant atterri sur son territoire soit retenu au sol, à moins que l'obligation primordiale de protéger la vie humaine n'exige de le laisser partir. Toutefois, l'Etat de Côte d'Ivoire doit prendre en compte les risques importants liés à la poursuite du vol. L'Etat de Côte d'Ivoire doit prendre également en compte l'importance des consultations, toutes les fois qu'elles sont possibles, entre l'État sur le territoire duquel l'aéronef a atterri et l'État de l'exploitant de cet aéronef, comme la notification à adresser par l'État dans lequel a atterri l'aéronef aux États de destination supposée ou déclarée.

5.2.5 L'Etat de Côte d'Ivoire dans lequel a atterri un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite doit signaler, par le moyen le plus rapide, cet atterrissage à l'État d'immatriculation de l'aéronef et à l'État de l'exploitant et transmettre également le plus rapidement possible les autres renseignements pertinents disponibles:

a) aux deux États mentionnés ci-dessus ;

b) à tout État dont des ressortissants ont été tués ou blessés ;

c) à tout État dont des ressortissants ont été pris en otages ;

d) à tout État dont on sait que des ressortissants se trouvent à bord de l'aéronef ;

e) à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

5.3 Échange de renseignements et comptes rendus

5.3.1 L'Etat de Côte d'Ivoire concerné par un acte d'intervention illicite doit fournir à l'OACI tous les renseignements pertinents relatifs à la sûreté à propos de cet acte aussitôt que possible après sa résolution.

-FIN-