

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT
MINISTÈRE DE LA DÉFENSE
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Instruction du 20 février 2001 relative aux mesures de sûreté appliquées aux passagers en correspondance et à leurs bagages à main

NOR : EQUA0110036J

Références :

Articles L. 282-8 et R. 282-8 du code de l'aviation civile ;

Arrêté du 10 octobre 2000 fixant les modalités techniques des visites de sûreté des personnes et bagages à main ;

Arrêté du 20 décembre 2000 fixant les dispositions relatives aux formations et à la qualification des personnels agréés pour l'exercice des visites de sûreté prévues à l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile.

Le ministre de l'intérieur, le ministre de la défense, le ministre de l'équipement, des transports et du logement, à Mesdames et Messieurs les préfets des départements de métropole et des départements d'outre-mer ; Monsieur le préfet de police.

INTRODUCTION

L'article 3 de l'arrêté cité en référence dispose que « tout passager d'un aéronef assurant des services de transport aérien d'une configuration maximale approuvée en sièges passagers supérieure ou égale à 19 places est soumis aux contrôles définis aux articles 5 et 6 » de cet arrêté.

Aujourd'hui, tout passager embarquant sur un tel aéronef au départ d'un aéroport du territoire français est soumis à la visite de sûreté des personnes et des bagages à main, qu'il soit au départ de cet aéroport ou en correspondance sur celui-ci.

Or les exploitants d'aéronefs organisent de plus en plus leurs réseaux autour de correspondances courtes et coordonnées. La visite de sûreté des passagers en correspondance et de leurs bagages à main peut alors engendrer sur les aéroports concernés des contraintes opérationnelles perturbant ou limitant l'exploitation.

Dans ce contexte, sous réserve du respect par les aéroports des dispositions concernant :

- les visites de sûreté des personnes et des bagages à main, et le maintien de l'intégrité des passagers et des bagages à main qui ont subi la visite de sûreté, au départ comme lors des correspondances ;
- le traitement des anomalies ;
- le contrôle d'efficacité.

Il est possible de ne pas soumettre un passager en correspondance ainsi que ses bagages à main à une nouvelle visite de sûreté.

C'est le « contrôle unique de sûreté des passagers et de leurs bagages à main ».

1. Objet

La présente instruction a pour objet de fixer les dispositions que doivent respecter les aéroports afin que certains des passagers en correspondance sur ces aéroports ainsi que leurs bagages à main ne soient pas soumis à l'inspection filtrage lors de leur correspondance.

2. Conditions pour la mise en œuvre du contrôle unique de sûreté des passagers et des bagages à main

Les aéroports du territoire français qui mettent en œuvre :

- a) Les dispositions de l'arrêté du 10 octobre 2000 fixant les modalités techniques des visites de sûreté des personnes et bagages à main ;
- b) Les dispositions de maintien d'intégrité et de rapprochement bagage passager prévues en annexe à la présente instruction pour tous les passagers d'exploitants d'aéronefs assurant des services de transport aérien sur l'aéroport ;
- c) Les dispositions de traitement des anomalies prévues au paragraphe 5 de la présente instruction ;
- d) Les dispositions de contrôle d'efficacité prévues au paragraphe 6 de la présente instruction, peuvent figurer sur la liste des aéroports mettant en œuvre le contrôle unique de sûreté des passagers et des bagages à main.

Dans ce cas, ils sont autorisés, par une décision conjointe du ministre de l'intérieur, du ministre de la défense et du

ministre chargé des transports, à ne pas soumettre les passagers en provenance d'un autre aérodrome figurant sur la liste, ainsi que leurs bagages à main, à une visite de sûreté lors de leur correspondance sur l'aérodrome.

Les autres aérodromes figurant sur cette liste sont également susceptibles de ne pas soumettre les passagers en provenance d'un autre aérodrome figurant sur la liste, ainsi que leurs bagages à main, à une visite de sûreté lors de leur correspondance sur l'aérodrome.

3. Création et maintien d'une liste des aérodromes mettant en œuvre le contrôle unique de sûreté des passagers et des bagages à main

La liste des aérodromes mettant en œuvre le contrôle unique de sûreté des passagers et des bagages à main est établie par décision conjointe du ministre de l'intérieur, du ministre de la défense et du ministre chargé des transports.

L'inscription sur cette liste des aérodromes du territoire français est effectuée selon les modalités du paragraphe 4 de la présente instruction.

Le ministre de l'intérieur, le ministre de la défense et le ministre chargé des transports peuvent également inscrire sur cette liste des aérodromes d'autres Etats sur lesquels sont mises en œuvre des mesures de sûreté appliquées aux passagers et à leurs bagages à main équivalentes à celles en vigueur sur les aérodromes du territoire français.

En cas de non-respect par un aérodrome figurant sur la liste des conditions prévues au paragraphe 2 de la présente instruction, le ministre de l'intérieur, le ministre de la défense et le ministre chargé des transports peuvent, par décision conjointe, retirer l'aérodrome de la liste.

En cas de circonstances particulières exigeant un renforcement des mesures de sûreté, le ministre de l'intérieur, le ministre de la défense et le ministre chargé des transports peuvent, par décision conjointe, suspendre l'autorisation d'exercer les dispositions mentionnées au paragraphe 2 de la présente instruction sur tout ou partie des aérodromes du territoire français inscrits sur la liste ou sur tout ou partie des flux de trafic.

Cette liste et ces éventuelles limitations sont tenues à jour et diffusées aux autres administrations et aux présidents des comités locaux de sûreté par le directeur général de l'aviation civile.

4. Inscription d'un aérodrome du territoire français sur la liste des aérodromes mettant en œuvre le contrôle unique de sûreté des passagers et des bagages à main

4.1. Demande d'inscription

Tout aérodrome du territoire français sur lequel sont assurés des services de transport aérien peut demander à figurer sur la liste des aérodromes mettant en œuvre le contrôle unique de sûreté des passagers et des bagages à main.

L'exploitant d'aérodrome effectue la demande en liaison avec le comité local de sûreté de l'aérodrome.

L'exploitant d'aérodrome établit :

- a) Un dispositif d'inspection filtrage des personnes conformément à l'article 9 de l'arrêté cité en référence ;
- b) Un dispositif de maintien de l'intégrité des personnes ayant subi l'inspection filtrage selon les prescriptions mentionnées en annexe à la présente instruction ;
- c) Un dispositif de traitement des anomalies ;
- d) Le dispositif de contrôle d'efficacité des mesures de sûreté appliquées aux passagers et à leurs bagages à main qu'il met en place ou qu'il fait mettre en place.

Ces dispositifs s'appliquent pour le traitement de la totalité des services de transport aérien de l'aérodrome.

Pour toutes les mesures exécutées par les exploitants d'aéronefs ou leurs prestataires désignés, ces dispositifs comprennent les procédures locales de ces exploitants, notamment pour ce qui concerne le maintien de l'intégrité et le traitement des anomalies. Ces procédures locales sont élaborées en fonction :

- des éléments du manuel d'exploitation pour chaque exploitant d'aéronefs français ;
- des éléments contenus dans les documents déposés auprès du directeur d'aérodrome pour chaque exploitant d'aéronefs étranger.

Le cas échéant, les exploitants d'aéronefs adaptent ces documents en vue de rendre homogène l'ensemble des mesures en vigueur sur la plate-forme et de permettre l'inscription de l'aérodrome sur la liste des aérodromes du contrôle unique de sûreté des passagers et des bagages à main.

Pour les aérodromes accueillant des passagers en correspondance, le dispositif prévoit la possibilité de soumettre à l'inspection filtrage tous les passagers en correspondance, quel que soit leur aérodrome de provenance, dans les cas de menace particulière (appel anonyme, menace renforcée, demande de l'Etat) ou en cas d'anomalie de fonctionnement.

L'exploitant d'aérodrome transmet un document décrivant ces dispositifs au président du comité local de sûreté de l'aérodrome.

4.2. Examen par le comité local de sûreté

Le comité local de sûreté examine les dispositifs susmentionnés prévus par l'exploitant d'aérodrome.

4.3. Transmission du dossier d'inscription

Le président du comité local de sûreté de l'aérodrome établit un dossier d'inscription.

Ce dossier comporte :

- a) Le document décrivant les quatre dispositifs mentionnés au paragraphe 5.1 ;

- b) Les dispositions prises par le comité local de sûreté pour s'assurer du contrôle de l'efficacité des mesures ;
- c) La copie du compte rendu de la réunion du comité local de sûreté de l'aérodrome au cours de laquelle les dispositifs ont été examinés.

Le président du comité local de sûreté de l'aérodrome transmet ce dossier au directeur de l'aviation civile territorialement compétent.

4.4. *Instruction du dossier d'inscription*

Le directeur de l'aviation civile instruit le dossier en exerçant toute vérification qu'il juge nécessaire.

Si le dossier lui apparaît conforme aux dispositions de la présente instruction, il le valide et en informe le président du comité local de sûreté de l'aérodrome.

Le comité local de sûreté met à jour le programme de sûreté aéroportuaire en y intégrant les éléments pertinents du dossier validé.

Le président du comité local de sûreté de l'aérodrome transmet au préfet la mise à jour pertinente du document descriptif du dispositif d'inspection filtrage des personnes et des bagages à main conformément à l'article 9 de l'arrêté cité en référence, ainsi que les documents descriptifs des dispositions visées au paragraphe 2 de la présente instruction.

Le directeur de l'aviation civile transmet le dossier revêtu de son avis au directeur général de l'aviation civile.

4.5. *Inscription de l'aérodrome sur la liste*

Après examen du dossier, le ministre de l'intérieur, le ministre de la défense et le ministre chargé des transports, par décision conjointe, inscrivent l'aérodrome sur la liste d'aérodromes du contrôle unique de sûreté des passagers et des bagages à main.

Le directeur général de l'aviation civile notifie au directeur d'aérodrome l'inscription de l'aérodrome sur la liste des aérodromes mettant en œuvre le contrôle unique de sûreté des passagers et des bagages à main.

5. **Dispositions de traitement des anomalies**

L'exploitant d'aérodrome et les exploitants d'aéronefs concernés établissent conjointement, en liaison avec le comité local de sûreté de l'aérodrome, les procédures de surveillance de l'exploitation et de traitement des anomalies relatives à la mise en œuvre de la visite de sûreté ou du maintien d'intégrité des passagers et de leurs bagages à main.

Toute anomalie constatée dans la mise en œuvre de la visite de sûreté ou du maintien d'intégrité des passagers et de leurs bagages à main est signalée au représentant local de sûreté et au président du comité local de sûreté de l'aérodrome.

Le comité local de sûreté de l'aérodrome examine les actions correctives permettant de remédier à cette anomalie.

Si l'anomalie est susceptible d'engendrer un non respect des conditions prévues au paragraphe 2 de la présente instruction pendant une durée de plus de 72 heures, le président du comité local de sûreté de l'aérodrome informe le directeur général de l'aviation civile, au plus tard 24 heures après constatation de l'anomalie. L'aérodrome est alors retiré de la liste.

Une nouvelle inscription de l'aérodrome est soumise aux dispositions du paragraphe 4 de la présente instruction, et notamment à une nouvelle validation par le directeur de l'aviation civile.

6. **Contrôles d'efficacité des mesures de sûreté appliquées aux passagers et à leurs bagages à main**

6.1. *Matériels*

Des tests de routine visant à s'assurer de la calibration des appareils de contrôle et utilisant les objets tests normalisés et les procédures normalisées définies par le ministre de l'intérieur, le ministre de la défense et le ministre chargé des transports sont effectués régulièrement sur chaque poste d'inspection filtrage par les agents de sûreté (fiche GESAC n° 1).

6.2. *Personnels*

Les personnels mettant en œuvre la visite de sûreté des personnes et de leurs bagages à main sont soumis à des tests de compétence périodiques effectués selon les modalités de l'arrêté du 20 décembre 2000 fixant les dispositions relatives aux formations et à la qualification des personnels agréés pour l'exercice des visites de sûreté prévues à l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile.

6.3. *Éléments d'information sur la mise en œuvre de la visite de sûreté*

Des indicateurs sont fournis mensuellement au président du comité local de sûreté de l'aérodrome. Ces indicateurs concernent :

- le nombre de personnes soumises à la visite de sûreté ;
- le nombre de personnes ayant fait l'objet d'une fouille à corps ;
- le nombre de bagages soumis à la visite de sûreté ;
- le nombre de bagages ayant fait l'objet d'une inspection visuelle ;

- le nombre d'objets retirés par type (armes défensives ou offensives, matières dangereuses, autres).

6.4. Efficacité des mesures

Des tests d'efficacité utilisant les objets tests normalisés et les procédures normalisées définis par le ministre de l'intérieur, le ministre de la défense et le ministre chargé des transports sont effectués régulièrement par l'exploitant d'aérodrome et/ou l'exploitant d'aéronefs et/ou le prestataire de service et les services de l'Etat, selon des modalités établies en liaison avec le comité local de sûreté de l'aérodrome.

La répartition de ces tests entre les services de l'Etat et les exploitants est déterminée par le comité local de sûreté.

Les résultats de ces tests sont communiqués mensuellement au président du comité local de sûreté de l'aérodrome à une date fixe convenue par le comité.

A compter de six mois après l'inscription de l'aérodrome sur la liste d'aérodromes du contrôle unique de sûreté des passagers et des bagages à main, à tout moment, pour chaque aérogare de l'aérodrome, il est effectué au moins :

- cent tests sur les aérodromes dont le trafic est supérieur à 200 000 passagers au départ par an ;
- un test pour tous les mille passagers au départ en moyenne sur les autres aérodromes au cours des six derniers mois.

Le taux moyen de détection sur les six derniers mois de l'inspection filtrage des personnes et des passagers sur toutes les aérogares de l'aérodrome, mesuré au moyen de ces tests, doit être au moins de 80 %.

Le président du comité local de sûreté de l'aérodrome réunit le comité autant que de besoin pour décider des actions correctives nécessaires lorsque ce taux risque d'être inférieur à 80 % ou que le nombre de tests réalisés risque d'être inférieur au nombre de tests requis.

A la date de communication mensuelle des résultats de ces tests :

- si les résultats communiqués font apparaître que le taux moyen de détection sur les six derniers mois de l'inspection filtrage des personnes et des bagages à main sur une aérogare de l'aérodrome, mesuré au moyen de ces tests, est inférieur à 80 % ;
- ou si les résultats communiqués font apparaître que le nombre de tests réalisés sur les six derniers mois sur une aérogare de l'aérodrome est inférieur au nombre de tests requis ;
- ou si les résultats n'ont pas été communiqués,

le président du comité local de sûreté de l'aérodrome informe immédiatement le chef de la mission sûreté défense de la direction générale de l'aviation civile. L'aérodrome est alors retiré de la liste.

Une nouvelle inscription de l'aérodrome est soumise aux dispositions du paragraphe 4 de la présente instruction, et notamment à une nouvelle validation par le directeur de l'aviation civile.

Pour le ministre de
l'équipement,
des transports et du logement,
et par délégation :
*Le directeur général
de l'aviation civile,*
P. Graff

Pour le ministre de la
défense
et par délégation :
*Le directeur général
de la gendarmerie nationale,*
P. Steinmetz

Pour le ministre de
l'intérieur
et par délégation :
P. Bergognoux

ANNEXE I

Dispositions relatives au maintien de l'intégrité des passagers et de leurs bagages à main soumis à la visite de sûreté

Article 1^{er} Définition

Le « maintien de l'intégrité » désigne un ensemble de moyens humains, matériels et de procédures ayant pour objectif d'éviter que toute personne ayant subi l'inspection filtrage puisse entrer en contact avec des personnes qui ne l'auraient pas subie.

Article 2
Personnes soumises au maintien de l'intégrité

Le maintien de l'intégrité s'applique à toute personne se trouvant dans une zone non librement accessible au public de l'aérodrome et ayant subi l'inspection filtrage.

Sur un aérodrome donné, sont considérés comme personnes ayant subi l'inspection filtrage :

- les passagers au départ de l'aérodrome, une fois qu'ils ont subi l'inspection filtrage ;
- pour les aérodromes figurant sur la liste, les passagers en correspondance débarquant d'un aéronef en provenance d'un autre aérodrome figurant sur la liste.

En complément, dans les zones de sûreté P et A des aérodromes, les personnels titulaires d'un titre de circulation valables pour ces zones sont, par extension, considérés comme des personnes ayant subi l'inspection filtrage.

Article 3
*Séparation des personnes ayant subi l'inspection filtrage
et de celles qui ne l'ont pas subi*

Le maintien de l'intégrité est réalisé par une séparation physique, procédurale ou temporelle des personnes ayant subi l'inspection filtrage et de celles qui ne l'auraient pas subie.

Les aérodromes accueillant un trafic annuel supérieur à 200 000 passagers assurent une séparation physique des personnes ayant subi l'inspection filtrage et de celles qui ne l'auraient pas subie. En mode dégradé et temporairement, ils peuvent également recourir à la séparation temporelle ou procédurale.

La séparation physique est réalisée :

- par le biais de cloisons étanches d'une hauteur au moins égale à 2,50 mètres, et ne permettant pas le passage d'objets entre les zones séparées par les cloisons, ainsi que par la fermeture des accès susceptibles de permettre le passage de personnes qui n'auraient pas subi l'inspection filtrage ;
- par l'utilisation de véhicules fermés pour le transport des personnes, ne permettant pas l'échappement ou la pénétration pendant le transport.

Lorsque la séparation physique ne respecte pas les critères ci-dessus ou est impossible à réaliser, elle est complétée ou remplacée par une séparation procédurale ou temporelle.

La séparation temporelle est réalisée lorsque les flux et les circuits de personnes ne permettent à aucun moment la présence simultanée en un endroit donné ou la proximité à moins de 20 mètres de personnes ayant subi l'inspection filtrage et de personnes qui ne l'auraient pas subie.

La séparation procédurale est réalisée par une surveillance des personnes ayant subi l'inspection filtrage, des zones et des cheminements. Cette surveillance est effectuée par du personnel désigné par l'exploitant d'aérodrome ou par l'exploitant d'aéronefs concerné.

Avant la mise en œuvre de l'une ou l'autre de ces séparations pour un flux de personnes donné, et pendant la mise en œuvre de celles-ci, il est procédé à une vérification de l'étanchéité des séparations, effectuée par du personnel désigné par l'exploitant d'aérodrome ou par l'exploitant d'aéronefs concerné.

Cette vérification de l'étanchéité porte en particulier sur :

- l'absence de personnes n'ayant pas subi l'inspection filtrage dans les zones concernées ;
- dans les bâtiments, la fermeture de tous les accès aux zones concernées.

Avant tout embarquement ou débarquement de passagers, le personnel responsable de l'embarquement, désigné par l'exploitant d'aérodrome ou par l'exploitant d'aéronefs concerné, ouvre les accès utilisés par les passagers. Ce personnel s'assure de la fermeture de ceux-ci à l'issue de l'embarquement ou du débarquement.

Article 4
Surveillance des flux de personnes

Pendant tout embarquement ou débarquement de passagers, le personnel responsable de l'embarquement ou du débarquement, désigné par l'exploitant d'aérodrome ou par l'exploitant d'aéronefs concerné, assure la surveillance :

- des circuits d'embarquement entre l'aérogare et l'aéronef afin d'éviter l'échappement d'un passager entre la salle d'embarquement et la porte de l'avion ;
- des circuits de débarquement entre l'aéronef et l'aérogare afin d'éviter l'échappement d'un passager entre le débarquement de l'avion et l'arrivée dans l'aérogare.

En complément, lorsque la séparation procédurale est utilisée, le personnel responsable de l'embarquement ou du débarquement, désigné par l'exploitant d'aérodrome ou par l'exploitant d'aéronefs concerné, assure la surveillance :

- du circuit d'embarquement entre le poste d'inspection filtrage et la porte d'embarquement ;
- et du circuit de débarquement entre l'entrée dans l'aérogare et l'arrivée en zone publique.

Article 5
Circuits de passagers

Tout circuit départ permet le maintien de l'intégrité des passagers depuis l'inspection filtrage jusqu'à l'embarquement à

bord de l'aéronef.

Lorsque l'aérodrome accueille du trafic de correspondance, tout circuit de correspondance permet :

- le maintien de l'intégrité des passagers en provenance d'un aérodrome figurant sur la liste, depuis leur débarquement de l'aéronef à l'arrivée jusqu'à leur embarquement dans l'aéronef au départ ;
- l'inspection filtrage des passagers en correspondance en provenance d'un aérodrome ne figurant pas sur la liste avant la pénétration de ces passagers dans des zones où se trouvent des personnes ayant subi l'inspection filtrage.

Le circuit de correspondance est situé exclusivement en zone réservée de l'aérodrome. Il permet à l'exploitant d'aéronef de mettre en œuvre la mesure de rapprochement bagage passager. Il permet également aux services de l'Etat de réaliser ou de faire réaliser un renforcement de mesure de sûreté.

Article 6

Dispositif de l'exploitant d'aérodrome

L'exploitant d'aérodrome met en place, conjointement avec les exploitants d'aéronefs concernés et en liaison avec le comité local de sûreté, un dispositif de maintien de l'intégrité des personnes ayant subi l'inspection filtrage. Ce dispositif est approuvé par le comité local de sûreté. Un document descriptif du dispositif est transmis au préfet.

Ce dispositif décrit :

- les moyens utilisés ;
- les circuits de passagers au départ, à l'arrivée et en correspondance ;
- les procédures associées à ces moyens et ces circuits, en mode normal, renforcé et dégradé ;
- les personnes chargées de mettre en œuvre ces moyens et ces procédures ;

Pour la mise en œuvre des dispositions des articles 3, 4 et 5 ci-dessus.

Ce dispositif décrit également le système de surveillance de l'exploitation, de la vigilance et de la qualification des personnes participant au maintien de l'intégrité.

Pour chaque aérogare, l'exploitant d'aérodrome ou l'exploitant d'aéronefs, selon le cas, ou l'entreprise sous-traitante que l'exploitant d'aérodrome ou l'exploitant d'aéronefs, selon le cas, a désignée à cet effet, met en place des personnes en nombre approprié pour assurer le maintien de l'intégrité.

Le nombre de personnes pour assurer le maintien de l'intégrité ne peut être inférieur à un pour chaque vol embarquant ou débarquant.

Chaque personne participant au maintien de l'intégrité suit une formation à la sûreté du transport aérien.

L'employeur désigne une personne chargée de s'assurer de la conformité des tâches exécutées aux critères de la présente annexe.

L'employeur établit un document prévoyant un système de retour de l'information à la personne désignée ci-dessus afin d'assurer la prise des mesures correctives nécessaires. Un bilan annuel est adressé au comité local de sûreté de l'aérodrome.

Lorsque l'employeur des personnes participant au maintien de l'intégrité n'est pas l'exploitant de l'aérodrome, ce dernier approuve le document après avis du comité local de sûreté de l'aérodrome.