

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT  
*Direction générale  
de l'aviation civile*

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE  
*Direction générale  
de la gendarmerie nationale*

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR  
*Direction générale  
de la police nationale*

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE,  
DES FINANCES ET DE L'INDUSTRIE  
*Direction générale  
des douanes et droits indirects*

**Circulaire n° 2001-53 du 10 juillet 2001 relative aux procédures d'exploitation des systèmes d'inspection filtrage des bagages de soute**

NOR : EQUA0110147C

*Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, 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 ; à l'attention de Messieurs les présidents des comités locaux de sûreté des aérodromes.*

1. Préambule et cadre réglementaire

L'inspection filtrage des bagages de soute au départ et en correspondance est une mesure de sûreté préventive préconisée par l'annexe 17 de la convention relative à l'Aviation Civile Internationale (paragraphe 4.3.3), qui vise à se prémunir contre les risques d'un attentat en vol.

L'inspection filtrage des bagages de soute est effectuée par les exploitants d'aérodrome dans le cadre des dispositions des articles L. 213-3, L. 251-2 et L. 282-8 du code de l'aviation civile.

L'arrêté du 10 octobre 2000 fixe l'objectif d'inspection filtrage à 100 % avant le 31 décembre 2002 et précise diverses modalités relatives à la mise en œuvre de ce contrôle. Pour chaque aérodrome, l'exploitant d'aérodrome met en place, en liaison avec le comité local de sûreté, un dispositif pour effectuer le contrôle physique des bagages de soute. Le comité local de sûreté de l'aérodrome approuve le dispositif mis en place. Un document descriptif du dispositif est transmis au préfet.

Le document descriptif du dispositif ainsi approuvé est inclus dans le programme de sûreté de l'aérodrome.

2. Objet de la présente circulaire

Le choix de dispositifs d'inspection filtrage des bagages de soute conformes aux dispositions de l'arrêté doit permettre d'atteindre les meilleures performances possibles, compte tenu des contraintes d'espace des infrastructures existantes (*voir définitions en annexe*).

Cette circulaire doit permettre l'optimisation des dispositifs déjà en place sur les aérodromes. Ceux-ci sont souvent techniquement complexes et les appareils de détection sur lesquels ils reposent sont de nature diverse. Par ailleurs le facteur humain joue un rôle déterminant dans l'efficacité des dispositifs, quels que soient les appareils mis en œuvre.

A cette fin la présente circulaire :

a) Vous précise les modalités d'exploitation du dispositif d'inspection filtrage des bagages de soute mis en place par l'exploitant d'aérodrome, en particulier celles qui jouent un rôle déterminant dans la performance de la détection ;

b) Vous donne des instructions pour le traitement de situations exceptionnelles qui, par nature, n'ont pas été prévues dans l'arrêté ;

c) Vous précise la conduite à tenir vis-à-vis des compagnies aériennes qui peuvent être amenées à mettre en œuvre des mesures complémentaires d'inspection filtrage des bagages de soute ;

d) Vous précise les modalités du contrôle de la bonne exécution de l'inspection filtrage des bagages de soute exercé par

les services compétents de l'Etat dans le cadre du dispositif mis en place.

Par ailleurs, sans prétendre avoir un caractère réglementaire, la présente circulaire vous donne, dans sa partie 6, des orientations pour la conception des nouveaux dispositifs devant être mis en place à l'avenir. Vous veillerez cependant que celles-ci ne viennent pas remettre en cause le calendrier des projets en cours dans les aéroports.

### 3. Modalités d'exploitation

Les indications qui suivent doivent vous permettre d'apprécier les procédures d'exploitation des dispositifs des exploitants d'aéroport.

#### 3.1. Rédaction des procédures détaillées

L'exploitant d'aéroport est invité à établir des procédures détaillées à partir des cas exposés dans l'appendice 1 de l'annexe de l'arrêté. Sur la base de cet appendice, les procédures doivent décrire les tâches précises incombant à chaque personne intervenant dans les différentes étapes du traitement (y compris les manutentionnaires de sûreté). Pour les procédures en mode normal, comme dans les situations en mode dégradé, il convient que soient précisés les armements de chaque poste fonctionnel identifié (par exemple le nombre d'opérateurs dédié à telle machine sur telle période de référence ou pour traiter tel flux de bagages).

Pour les dispositifs existants, vous devez demander aux exploitants d'aéroport de mettre en conformité les procédures existantes aux dispositions de l'arrêté et de faire approuver ces procédures avant le 15 novembre 2001.

Vous veillerez également à la prise en compte dans la rédaction des procédures des questions soulevées au point 3.6 relatives aux modes de fonctionnement dégradés.

#### 3.2. Identification d'objets illicites

L'article 2 de l'arrêté fixe l'objectif général de détection d'explosifs et d'objets pouvant porter atteinte à la sûreté et à la sécurité des vols et des personnes. L'objectif premier est la sûreté et par conséquent la détection d'explosifs. Ainsi les dispositifs retenus en annexe de l'arrêté donnent une priorité à la détection d'explosifs.

Quand un engin explosif est identifié, le représentant local de sûreté et les aides artificiers sont informés simultanément par le superviseur de l'agent de sûreté.

Les appareils utilisés peuvent dans certains cas, c'est-à-dire quand ils présentent une image à un opérateur, permettre l'identification d'un objet dangereux pour le transport aérien (*voir le point 2 de la liste du chapitre IV de l'annexe de l'arrêté*)

Vous veillerez à ce que des consignes particulières de vérification soient établies selon la nature des objets en liaison avec les compagnies aériennes compte tenu de la réglementation que les compagnies aériennes sont tenues d'appliquer en la matière.

En application du chapitre IV de l'annexe de l'arrêté, vous veillerez à ce que le représentant local de sûreté prévenu de la présence d'une arme de poing de 1<sup>re</sup> ou de 4<sup>e</sup> catégorie vérifie la légalité de la détention et de transport afférente à ces armes. L'intervention du représentant local de sûreté pourra être limité à ces cas.

#### 3.3. Contrôle de type amont. - Objets interdits en cabine

J'attire votre attention sur les cas de type F et G de l'annexe de l'arrêté. En effet, ces configurations obligent à contrôler tous les bagages des passagers, c'est-à-dire à la fois ceux destinés à être embarqués à bord des soutes de l'avion et ceux qui accompagnent le passager en cabine. Dans la mesure du possible, il est recommandé, afin d'éviter tout risque, d'appliquer, en matière de retrait d'objets des bagages, les dispositions de l'arrêté du 10 octobre fixant les modalités techniques des visites de sûreté des personnes et des bagages à main.

#### 3.4. Examens additionnels

J'attire votre attention sur les dispositifs relevant des types F, H et O prévus à l'arrêté. Le bagage est analysé par un opérateur à l'aide d'un équipement radioscopique classique. La procédure prévoit un examen additionnel pour au moins 10 % des bagages, en complément des bagages pour lesquels l'opérateur n'a pas été en mesure d'analyser le contenu du bagage.

Le paragraphe 3.2 de l'annexe de l'arrêté dispose que cette procédure peut être aménagée à titre transitoire pour une période n'allant pas au-delà du 31 décembre 2002, après avis du comité local de sûreté, pour les dispositifs dont l'existence est antérieure au 16 novembre 2000.

Dans les procédures définitives qui vous seront proposées, vous veillerez à ce que ce taux d'au moins 10 % soit mis effectivement en œuvre sur chaque équipement radioscopique sur la base d'une moyenne horaire.

Dans les dispositifs de type H et O, il est prévu (dernier alinéa du paragraphe 5.1 de l'annexe de l'arrêté) que le passager réponde à des questions générales avant d'enregistrer son bagage. Ce questionnement s'appuie sur le questionnaire de l'appendice 3 de l'annexe de l'arrêté. Il peut être réalisé par des personnels de compagnies aériennes ou de leur sous-traitant d'assistance en escale sous réserve que le rôle de ces personnels soit mentionné dans les procédures approuvées par le comité local de sûreté. Si les réponses aux questions ne sont pas satisfaisantes, les bagages correspondants doivent être identifiés pour subir un examen approfondi ultérieur pouvant aller jusqu'à la fouille manuelle.

### 3.5. Examen ciblé

Le chapitre V de l'annexe prévoit le questionnement du passager à l'occasion de l'examen dit « ciblé », intervenant lorsque tous les contrôles précédents n'ont pas permis de s'assurer de l'absence d'explosifs ou d'engins explosifs dans un bagage. Cet examen doit être mis en œuvre de préférence soit par l'opérateur qui a procédé à l'analyse du bagage, soit par l'agent qui est chargé d'effectuer la fouille éventuelle de ce bagage. Il doit être réalisé sur la base des questions types prévues à l'appendice 3 de l'annexe de l'arrêté. Ces questions doivent être complétées par des questions supplémentaires spécifiques sur la nature des objets ayant provoqué l'examen ciblé.

### 3.6. Modes dégradés

Le fonctionnement d'un dispositif est en mode nominal quand tous ses équipements et tous ses systèmes sont en bon état de marche.

En référence à ce mode nominal il existe trois catégories de modes de fonctionnement dégradés :

a) Un défaut partiel de fonctionnement entraîne une réduction de la capacité de traitement du dispositif ; mais ce dispositif est en mesure de traiter la totalité des bagages qui lui sont présentés. L'inspection filtrage est donc effectuée avec la même efficacité en terme de sûreté que le mode nominal. Ce cas peut se présenter par exemple pour un besoin de maintenance préventive.

b) Un défaut partiel ou total de fonctionnement entraîne une réduction sensible de la capacité de traitement du dispositif. Une reconfiguration de l'exploitation du dispositif avec la mise en œuvre éventuelle de moyens complémentaires ou de substitution est alors nécessaire pour traiter les bagages qui lui sont présentés. Cette exploitation est cependant effectuée selon un cas type référencé en annexe de l'arrêté.

c) Un défaut partiel ou total de fonctionnement entraîne une réduction sensible de la capacité de traitement du dispositif. Compte tenu de la nature des pannes et du niveau de trafic élevé de l'aérogare, il n'existe pas de configuration qui permette de traiter la totalité des bagages. La reconfiguration de l'exploitation du dispositif avec la mise en œuvre de moyens complémentaires ou de substitution permet de traiter le pourcentage le plus élevé possible des bagages. Cette exploitation est de préférence effectuée selon un cas type référencé dans l'arrêté. Cependant, en cas d'impossibilité il est préférable d'effectuer une mise en œuvre partielle d'un cas type.

Il vous est rappelé que les procédures d'exploitation en mode dégradé du dispositif doivent permettre, comme indiqué dans l'annexe de l'arrêté, de couvrir la défaillance d'un élément ou d'une combinaison d'éléments. Ces procédures doivent anticiper un nombre aussi large que possible de situations prévisibles. Elles devront être complétées en fonction de l'expérience. La recherche de moyens de substitution, même pour un temps limité, si possible répondant aux types définis par l'arrêté, doit être privilégiée pour assurer la totalité des contrôles.

Ces considérations étant rappelées, vous veillerez à ce que les exploitants d'aérodrome effectuent une analyse aussi exhaustive que possible des modes dégradés traités dans leurs dispositifs de contrôle, en particulier lorsque ces dispositifs ont été mis en place avant la date de parution de l'arrêté.

Je vous invite à vérifier que, dans la mesure du possible, toutes dispositions ont été prises par l'exploitant d'aérodrome dans le cadre de son dispositif pour que les situations dégradées relevant du cas c ci-dessus ne durent pas plus de 72 heures d'affilée.

En tout état de cause :

- le taux de disponibilité du dispositif de l'exploitant en mode nominal
- et les pourcentage du temps calculés par trimestre pendant lequel se produisent les cas *a*, *b* et *c*

doivent figurer dans les procédures. Ils sont établis d'après l'analyse précitée.

Vous vous appuieriez sur un service technique de la DGAC compétent pour vérifier la pertinence de ces taux et de cette analyse, avant l'approbation des procédures par le comité local de sûreté.

Un guide pour établir les procédures associées à ces modes particuliers est donné en annexe II.

Il est rappelé que, préalablement à la mise en œuvre de tout mode dégradé, le représentant local de sûreté est informé.

### 3.7. Données relatives à l'exploitation

Les données d'exploitation prévues dans l'appendice 2 de l'annexe de l'arrêté sont fournies mensuellement par l'exploitant d'aérodrome, qui établit sur cette base des indicateurs de sûreté caractérisant l'exploitation des dispositifs.

Je vous invite à veiller à ce que l'exploitant d'aérodrome élabore à partir des données précitées au moins les indicateurs suivants :

- a) Les taux définis à l'antépénultième alinéa du paragraphe 3.6 ;
- b) Le pourcentage des bagages traités dans les dispositifs hors gabarit ;
- c) Dans le cas des dispositifs multiniveaux, pour chaque niveau, le taux de bagages envoyés au niveau N + 1 par rapport aux bagages présentés au niveau N ;
- d) Le taux de recherche de passagers par rapport au nombre de bagages embarqués, et renseigne les données journalières relatives à l'exploitation figurant dans une main courante.

L'annexe IV fournit des précisions sur une méthode pour les constituer et donne un exemple de structure de main courante.

Vous veillerez à ce que soient fournies au président du comité local de sûreté et au(x) service(s) compétent(s) :

- tous les mois, les données d'exploitation ;
  - tous les quinze jours, une copie de la main courante.
4. Traitement des situations exceptionnelles non prévues dans le dispositif mis en place par l'exploitant d'aérodrome
- Dans le cas de situations non prévues dans le dispositif mis en place par l'exploitant d'aérodrome, celui-ci doit alerter en urgence le représentant local de sûreté.

Le représentant local de sûreté (RLS), mentionné au chapitre 2 de l'annexe de l'arrêté, examine avec l'exploitant d'aérodrome les actions immédiates possibles pour faire face à la situation rencontrée. Il alerte sans délai le président du comité local de sûreté et examine avec lui la nécessité de réunir le comité local de sûreté, notamment au regard du besoin d'une coordination des services de l'Etat ou d'une mise en œuvre de moyens palliatifs exceptionnels.

Si nécessaire, le président convoque une réunion spécifique du comité local de sûreté restreinte aux personnes concernées. Il rend compte au préfet de la situation rencontrée et des solutions envisagées.

Il pourra s'appuyer sur le guide figurant en annexe III pour traiter ces situations imprévues.

5. cas des compagnies aériennes qui peuvent mettre en œuvre leur propre inspection filtrage des bagages de soute

Certains Etats demandent à leurs compagnies de mettre en œuvre un contrôle des bagages de soute à 100 % et/ou de mettre en œuvre des procédures particulières telles que le questionnement des passagers et l'examen sélectif de bagages, selon des modalités différentes de celles de l'appendice 1 de l'annexe de l'arrêté. Certaines compagnies ont ainsi été amenées à mettre en place un dispositif qu'elles exploitent avec leurs propres moyens.

L'objectif est que ces compagnies se reposent à terme sur les moyens mis en œuvre par l'exploitant d'aérodrome pour satisfaire à leur obligation d'inspection-filtrage à 100 % des bagages de soute. Ainsi, quand le système définitif permettant de réaliser 100 % de contrôle des bagages de soute d'une aérogare ou d'une partie d'aérogare sera en place, les compagnies aériennes concernées ne devront plus mettre en œuvre de moyens spécifiques.

Vous veillerez à ce que les compagnies aériennes soient bien informées de cette perspective et vous définirez avec elles, en liaison avec l'exploitant d'aérodrome, des dispositions transitoires. Vous veillerez à ce que ces compagnies aériennes établissent leur dispositif transitoire en liaison avec le comité local de sûreté, selon les modalités requises pour les exploitants d'aérodrome dans l'article 4 de l'arrêté.

Certaines compagnies mettent en œuvre des procédures particulières telles que :

- le questionnement spécifique des passagers ;
- et la fouille manuelle de certains bagages par des agents de fouille définis dans le chapitre 2 de l'annexe de l'arrêté.

Ces procédures sont mises en œuvre en complément du dispositif établi par l'exploitant d'aérodrome pour réaliser l'inspection-filtrage des bagages. Elles ne font pas partie du dispositif type retenu et décrit dans l'annexe de l'arrêté, et pourront donc continuer à être mises en œuvre le cas échéant au-delà de la période transitoire mentionnée au paragraphe précédent. Vous veillerez à ce que ces procédures soient établies, selon les modalités suivantes :

- la compagnie aérienne met en place le dispositif complémentaire, en accord avec l'exploitant d'aérodrome et le comité local de sûreté, qui veille à ce qu'il ne perturbe pas le fonctionnement du dispositif d'inspection-filtrage des bagages de l'exploitant d'aérodrome ;
- le comité local de sûreté fait approuver le dispositif complémentaire par le préfet.

## 6. Conception technique des dispositifs

Les développements qui suivent dans cette partie constituent des orientations pour la conception des futurs dispositifs des exploitants d'aérodrome. En aucun cas, ces dernières ne doivent avoir pour conséquence de retarder l'étude des projets en cours d'élaboration au moment de la parution de la présente circulaire et leur mise en service programmée.

### 6.1. Dimensionnement du dispositif et disponibilité

Vous veillerez à ce que les dispositifs puissent contrôler le trafic de pointe des aérogares ou parties d'aérogare où ils sont installés, en tenant compte de la capacité des installations.

Pour les cas de dysfonctionnement de tout ou partie d'un dispositif, des modes dégradés sont définis conformément aux dispositions de l'annexe de l'arrêté. Cependant, ces modes dégradés sont moins performants en termes de sûreté. Vous veillerez en conséquence à ce que, dans la conception des systèmes, l'occurrence de mise en œuvre de ces modes dégradés soit la plus faible possible. A cette fin, une redondance des systèmes matériels peut être envisagée pour les plates-formes de plus de 4 millions de passagers.

Les modes dégradés doivent raisonnablement être prévus pour les pannes les plus probables. Dans cette perspective et après le 31 décembre 2002, date de mise en œuvre de l'inspection-filtrage à 100 %, il peut être envisagé qu'à titre exceptionnel quelques bagages ne subissent pas une inspection-filtrage dans certains cas de modes dégradés. Ces cas doivent être en nombre très limité et figurer dans les dispositifs soumis à l'approbation du comité local de sûreté. Pour chaque cas sont détaillés la procédure dégradée et le nombre de bagages maximal pouvant ne pas subir l'inspection. Dans la mesure du possible, vous veillerez à ce que ces bagages soient dénombrés.

Vous veillerez à ce que la disponibilité générale du mode nominal de chaque dispositif ne soit pas inférieure à 98 %. Vous demanderez à l'exploitant d'aérodrome de vous fournir une étude de sûreté de fonctionnement. Vous vous appuyerez sur un service technique de la DGAC compétent pour vérifier la pertinence de cette étude, avant l'approbation du dispositif par le comité local de sûreté.

## 6.2. Choix de la typologie de contrôle

Concernant le choix entre les différents cas type prévus par l'arrêté, vous veillerez à ce qu'aucun dispositif ne relève des cas types F, G et H du chapitre 2 de l'annexe dès lors que la plate-forme connaît un trafic passagers annuel supérieur à 200 000.

## 6.3. Dimensionnement des dispositifs à plusieurs niveaux

Dans les systèmes relevant des types A, B, C ou D, le bagage :

- est analysé en premier lieu dans une machine primaire ;
- peut être examiné par un premier opérateur ;
- puis peut faire l'objet d'un examen ciblé ou d'une deuxième analyse par une machine d'analyse fine ou une équipe cynotechnique.

Le système de tri des bagages comporte un aiguillage qui dirige les bagages vers cet examen ciblé ou cette deuxième analyse.

Vous veillerez à ce que, dans la conception des systèmes et dans leur exploitation opérationnelle, les bagages qui arrivent au point de décision de l'aiguillage mentionné ci-dessus soient dirigés systématiquement pour faire l'objet de la deuxième analyse dans les cas suivants :

- défaillance technique d'une partie du système de convoyage (dispositif d'aiguillage) ;
- la machine primaire n'a pas pu délivrer une image ;
- le dispositif de suivi des bagages a perdu la trace du bagage et notamment son statut au regard de son traitement en matière de sûreté ;
- le premier opérateur n'a pas donné le résultat de son examen ;
- le premier opérateur invalide un bagage qui présente une densité trop importante au regard des performances de la machine primaire ;
- le premier opérateur ne peut s'assurer de l'absence d'objets illicites dans le bagage compte tenu de la complexité de l'image délivrée par la machine.

Vous veillerez à ce que le nombre de postes d'opérateur et les accumulations de bagages, d'une part, avant le point de décision et, d'autre part, entre le dispositif d'aiguillage et le dispositif de deuxième analyse soient correctement dimensionnés au regard des caractéristiques des bagages à traiter et que les opérateurs disposent du temps nécessaire pour appliquer les consignes d'examen des bagages traduites dans les procédures opérationnelles.

Ces consignes s'appliquent également à l'intégration dans le système de traitement de la machine complémentaire d'analyse fine du cas B.

## 6.4. Avis technique

Vous veillerez à ce que le président du comité local de sûreté prenne l'attache d'un service technique compétent de l'Etat qui devra :

- donner son avis sur la conception du système dès la phase de spécification fonctionnelle du dispositif ;
- donner son avis sur le dispositif avant son approbation par le comité
- vérifier la conformité de son fonctionnement au regard des spécifications opérationnelles retenues avant sa mise en service.

## 7. contrôle par l'état de la bonne exécution des visites de sûreté des bagages de soute

Le contrôle par l'Etat de la bonne exécution des visites de sûreté effectuées par les agents de sûreté agréés mis en place par l'exploitant d'aérodrome découle, en premier lieu, de la situation de subordination juridique aux agents de l'Etat dans laquelle sont placés ces agents en vertu de l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile et, en second lieu, de l'article R. 282-6 de ce même code. Cet article prévoit en effet que « les services compétents de l'Etat s'assurent, en effectuant les vérifications nécessaires, de la qualification des agents pour l'exercice des tâches qui leur sont confiées ».

Les « services compétents » précités vous sont précisés au paragraphe 7.1 ci-après.

Les paragraphes 7.2 et 7.3 vous indiquent la liste de contrôles susceptibles d'être mis en œuvre périodiquement, ainsi que les suites qu'il convient de donner en cas de dysfonctionnement constaté.

### 7.1. Règles de répartition des missions de contrôle des agents de sûreté entre les différents services de l'Etat

#### 7.1.1. Cas des aéroports disposant de plusieurs services compétents

a) Le service des douanes effectue ces missions pour les dispositifs mis en œuvre dans une aérogare ou une partie d'aérogare en aval des banques d'enregistrements qui traitent exclusivement des bagages en régime international.

b) Le service compétent dans les aérogares pour les missions de sécurité et de paix publiques effectue ces missions pour les dispositifs mis en œuvre dans une aérogare ou une partie d'aérogare en amont des banques d'enregistrement ou

intégrés dans celles-ci, ainsi que pour les dispositifs mis en œuvre dans une aérogare ou partie d'aérogare traitant exclusivement des bagages en régime national.

c) Pour les dispositifs mis en œuvre dans une aérogare ou une partie d'aérogare qui traitent simultanément des bagages en régime international et des bagages en régime national, le service compétent dans la zone réservée pour les missions de paix et de sécurité publique et le service des douanes se partagent les tâches liées à cette mission.

Quand les deux services sont présents simultanément sur l'aérodrome :

Les représentants locaux de sûreté sont désignés par les deux services pendant toutes les périodes pertinentes d'exploitation de l'aérodrome, en fonction de la nature du trafic.

- dans une période d'exploitation où il n'y a que du trafic international, un RLS est désigné par le service des douanes ;
- dans une période d'exploitation où il n'y a que du trafic national, un RLS est désigné par le service compétent pour les missions de sécurité et de paix publique ;
- dans une période d'exploitation où il y a deux types de trafic simultanément et que leur importance respective le justifie, un RLS peut être désigné dans chaque service.

Les modalités s'attachant à la désignation d'un RLS dans chaque service est établie dans le cadre du C.L.S, sur la base d'une analyse du trafic de l'aérodrome.

Lorsque deux RLS sont désignés, la répartition des tâches entre ces deux services se fait compte tenu du niveau des trafics nationaux et internationaux traités dans l'aérogare ou la partie d'aérogare concernée. Elle est coordonnée en comité local de sûreté.

Quand le service chargé des missions de sécurité et de paix publique est présent sur l'aérodrome et que le service des douanes ne l'est pas ou quand aucun des deux services n'est présent en permanence sur l'aérodrome.

Le comité local de sûreté coordonne la répartition des tâches entre services en considérant les principes suivants :

- le service des douanes désigne un RLS dans la mesure où, d'une part, la proportion du trafic international dans le trafic global de l'aérodrome ou d'une aérogare le justifie, et où, d'autre part, il est amené à effectuer sur l'aérodrome une mission de contrôle transfrontière sur les vols internationaux hors Schengen ;
- le service chargé des missions de sécurité et de paix publique assure cette tâche dans tous les autres cas.

#### *7.1.2. Cas des aéroports disposant d'un seul service compétent*

Ce service est alors le service compétent pour les missions de sécurité et de paix publiques sur l'aérodrome. Ces missions de contrôle lui sont dévolues.

#### *7.1.3. Cas des agents de la direction générale de l'aviation civile*

Le président du comité local de sûreté s'assure de la coordination des services compétents de l'Etat en matière de contrôle des dispositifs et de l'examen périodique par le comité du fonctionnement de ces dispositifs (données relatives à l'exploitation, dont notamment le recours aux modes dégradés, et les bilans des contrôles).

Les agents de la DGAC contribuent au contrôle de l'application de la réglementation.

Le président du comité local de sûreté donne aux agents de la DGAC concernés placés sous son autorité la consigne de signaler aux services précités les manquements dans la mise en œuvre du dispositif de contrôle qu'ils constatent.

### **7.2. Liste des contrôles pouvant être effectués**

- a) Vérification de la présence effective d'agents de sûreté, de leur nombre et des fonctions tenues, conformément aux dispositions prévues par le dispositif approuvé en comité local de sûreté ;
- b) Vérification de l'existence du double agrément pour ces agents ;
- c) Test de la découverte des explosifs ou des engins explosifs dans les bagages ;
- d) Contrôle de l'existence de formation pour les agents de sûreté ;
- e) Contrôle de la tenue des documents réglementaires ;
- f) Vérification de la connaissance par les agents des procédures associées au dispositif approuvé en comité local de sûreté ;
- g) Contrôle du respect des procédures précitées, dans tous les cas (mode d'exploitation normal, sûreté renforcée, mode dégradé) ;
- h) Vérification de l'absence de recours abusif au mode dégradé ;
- i) Examen des indicateurs et des données relatives à l'exploitation.

Des instructions spécifiques viendront établir des modalités détaillées de mise en œuvre des contrôles et vérifications listés ci-dessus.

Cette liste n'est pas limitative.

### **7.3. Suites données aux contrôles de l'Etat**

Toute anomalie corrigée immédiatement doit néanmoins être consignée ; l'exploitant d'aérodrome doit en être averti. Dans tous les autres cas, le service en charge des contrôles tel que précisé au 7.1 ci-dessus adresse une injonction

écrite à l'exploitant d'aéroport, avec copie au président du comité local de sûreté. Ce dernier peut convoquer les parties concernées, le cas échéant, en urgence.

Le président du comité local de sûreté réunit en urgence le comité lorsque :

- a) Le recours à un ou plusieurs modes de fonctionnement dégradé a dépassé 72 heures consécutives pour un dispositif ;
- b) Le recours au mode de fonctionnement dégradé est supérieur en moyenne sur le dernier trimestre aux valeurs approuvées en comité local de sûreté ;
- c) L'analyse des données relatives à l'exploitation ou l'observation de cette exploitation fait apparaître une dérive dans le fonctionnement du dispositif.

Il peut diligenter une mission d'expertise pour en analyser les causes.

Fait à Paris, le 10 juillet 2001.

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 :

*Le directeur général  
de la police nationale,*

P. Bergognoux

Pour le ministre de l'économie,  
des finances et de l'industrie,  
et par délégation :

*Le directeur général des  
douanes*

*et droits indirects,*

A. Cadiou

## ANNEXE I

### performance d'un dispositif d'inspection filtrage des bagages de soute

Deux grandeurs essentielles caractérisent les performances d'un dispositif d'inspection filtrage des bagages de soute. Ce sont :

- le taux de détection des engins explosifs qui traduit la probabilité qu'un bagage contenant effectivement un engin explosif soit détecté ;
- le taux de fausse alarme qui traduit la probabilité qu'un bagage déclenche une alarme alors qu'il ne contient aucun engin explosif.

Un dispositif de contrôle est donc d'autant plus performant que son taux de détection est élevé et son taux de fausse alarme faible. Son exploitation doit donc toujours viser à maximiser le premier et minimiser le second.

## ANNEXE II

### guide pour l'établissement des procédures associées aux modes dégradés

L'exploitant établit pour chaque dispositif, compte tenu des pannes éventuelles, des différentes interruptions de fonctionnement possibles, de la configuration du dispositif ou de l'indisponibilité de personnels, des modes alternatifs dégradés de fonctionnement.

Chaque mode alternatif comporte :

- la procédure à suivre (conditions d'arrêt, condition d'activation, condition de retour) ;

- la description du mode de fonctionnement alternatif ;
- les équipements éventuels requis ;
- les ressources humaines requises ;
- les responsables de l'exécution et de la supervision ;
- l'information nécessaire et les moyens de communication utiles.

La mise en œuvre efficace de telles procédures s'accompagne d'un dispositif de préparation nécessaire au bon déroulement des procédures envisagées qui comprend :

- le plan d'intervention de maintenance corrective ;
- la formation des personnels aux méthodes de travail alternatives ;
- les consignes, instructions écrites sur le fonctionnement alternatif.

Une attention particulière doit être portée sur la possibilité de menace nouvelle lors des difficultés opérationnelles et alors que le fonctionnement de l'aérodrome est perturbé.

Dans le cas particulier de cessation d'activité des personnels de sûreté, l'exploitant d'aérodrome s'appuie sur le plan de crise de son prestataire pour définir les ressources humaines disponibles.

Ce plan se fonde sur :

- le dispositif de gestion de crise interne avec l'appui du service de gestion de personnel ;
- la mobilisation de ressources internes avec les arrangements de la logistique et les aides diverses à prendre ;
- le recours à des renforts extérieurs ;
- les solutions alternatives aux processus de travail habituels, y compris l'éventuelle mutualisation de moyens.

### ANNEXE III

#### guide pour traiter les situations imprévues

Le comité local de sûreté, lorsqu'il est convoqué d'urgence, établit un plan d'exécution afin de mettre en place des mesures préventives et correctrices dans le cas d'interruptions imprévues de tout ou une partie des services de sûreté.

Le comité local de sûreté peut examiner les points suivants avant de définir un mode dégradé d'urgence :

- état des lieux sur les ressources disponibles, notamment la liste des personnels autorisés ;
- état de la menace nationale et locale ;
- priorité des services à remplir ;
- désignation des tâches et des équipements soumis à astreinte ;
- information aux passagers et communication aux équipages et compagnies concernées ;
- description du mode dégradé d'urgence.

Ce mode dégradé d'urgence fait l'objet d'un relevé de décision. Il est établi sur la base des informations disponibles et tient compte des ressources matérielles et humaines disponibles du moment. Il est réévalué en continu et son exécution adaptée en permanence jusqu'au retour du fonctionnement en mode nominal.

Le comité de sûreté veille à ce que la facilitation ne prenne pas sur la sécurité et la sûreté et à la validité de ce mode dégradé dans le temps.

Pour établir ces priorités, le comité local de sûreté doit se poser les questions clés suivantes :

- quelles sont les ressources disponibles immédiatement ?
- peut-on continuer l'exploitation de l'aérogare sans la dégradation de la sûreté ?
- quelles sont les possibilités de reconfiguration de l'exploitation à l'intérieur de l'aérogare ?
- quels services logistiques sont à prévoir ?
- quelle est la hiérarchie de commandement dans l'exploitation notamment dans le cas de mutualisation des moyens ?

Un mode dégradé d'urgence ne devrait être pas être fixé pour une durée de plus de 24 heures. Si nécessaire, il peut être renouvelé après nouvel examen.

Ce mode dégradé n'est pas applicable aux vols classés sensibles par décision interministérielle ou faisant l'objet d'une menace particulière, comme par exemple en cas d'appel anonyme.

### ANNEXE IV

#### données relatives à l'exploitation

a) Tn : taux d'inspection filtrage en mode nominal.

Tnd : taux d'inspection filtrage en mode dégradé selon un des cas type de l'arrêté.

Td : taux d'inspection filtrage en mode dégradé (mise en œuvre partielle d'un des cas types de l'arrêté).

	NOMBRE	TAUX (%)
Bagages enregistrés	Nb	
Bagages contrôlés en mode nominal	Nn	$Tn = Nn/Nb$
Bagages contrôlés en mode dégradé, mais conformément à un des cas type de l'arrêté	Nnd	$Tnd = Nnd/Nb$
Bagages contrôlés en mode dégradé	Nd	$Td = Nd/Nb$

b) Pourcentage de bagages traités dans les dispositifs hors gabarit :

	NOMBRE	TAUX (%)
Bagages enregistrés	Nb	
Bagages hors gabarit	Nh	Th = Nh/Nb

c) Taux de bagages envoyés au niveau N+1 par rapport aux bagages présentés au niveau N (mode nominal) :

	NOMBRE	TAUX (%)
Bagages enregistrés	Nb	
Bagages contrôlés (mode nominal ou dégradé conformément à un des cas types de l'arrêté)	N1 = Nn+Nnd	T1 = N1/Nb
Bagages N2 (s'il y a lieu)	N2	T2 = N2/N1
Bagages N3 (s'il y a lieu)	N3	T3 = N3/N2
Bagages N4 (s'il y a lieu)	N4	T4 = N4/N3
Bagages N5 (s'il y a lieu)	N5	T5 = N5/N4

d) Taux de recherche de passagers par rapport au nombre de bagages enregistrés :

	NOMBRE	TAUX (%)
Bagages enregistrés	Nb	
Recherches passagers (examens ciblés)	Nr	Tr = Nr/Nb
Passagers présents	Np	Tp = Np/Nr
Nombre de fouilles	Nf	Tf = Nf/Nb

Pour rappel, on pourra obtenir l'intégralité des indicateurs demandés dans l'appendice 2 de l'annexe de l'arrêté en complétant les données précédentes par :

- nombre d'évacuations de bagages ;
- nombre d'appels RLS pour action ou décision ;
- nombre de destructions de bagages ;
- durée et périodes de référence du fonctionnement en mode normal de la chaîne de contrôle ;
- durée et périodes de référence de l'indisponibilité totale du dispositif de contrôle ;
- durée et périodes de référence de l'indisponibilité des machines de contrôle ;
- durée et périodes de référence du fonctionnement en mode dégradé ;
- nombre et cause des réclamations (lister les quatre causes principales) ;
- nombre et résultats des tests de détection.

Certaines des données précédentes sont définies ci-après :

N1 = nombre de bagages contrôlés en mode nominal ou selon un des cas types de l'arrêté.

Systèmes de type A et de type D :

- N2 = nombre de bagages présentés à l'opérateur de la machine primaire ;
- N3 = nombre de bagages soumis à l'examen ciblé.

Système de type B :

- N2 = nombre de bagages présentés à l'opérateur de la machine primaire ;
- N3 = nombre de bagages présentés à la machine complémentaire ;
- N4 = nombre de bagages présentés à l'opérateur de la machine complémentaire ;
- N5 = nombre de bagages soumis à l'examen ciblé.

Systèmes de type C :

- N2 = nombre de bagages présentés à l'opérateur de la machine primaire ;
- N3 = nombre de bagages présentés aux équipes cynotechniques ;
- N4 = nombre de bagages soumis à l'examen ciblé.

Systèmes de type E :





...								
...								

Visa du RLS	Date et heure : Signature :	Date et heure : Signature :	Date et heure : Signature :
-------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------

Emargement du superviseur :