

UNION DES COMORES

Unité-Solidarité-Développement

Le Président



Moroni, le

25/05/2026

DECRET N°26- 066 /PR

Portant approbation du Programme National
de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC)

LE PRESIDENT DE L'UNION,

- VU la Constitution de l'Union des Comores du 23 décembre 2001, révisée par le référendum du 30 juillet 2018 ;
- VU la loi N°17-016/AU du 02 décembre 2017, portant Code de l'Aviation Civile, promulguée par le décret N°17-127/PR du 28 décembre 2017 ;
- VU la loi N°85-004/AF du 06 septembre 1985, autorisant le Président de la République à ratifier la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- VU le décret N°17-023/PR du 06 Mars 2017, fixant les règles applicables aux activités aéronautiques en Union des Comores ;
- VU le décret N°25-122/PR du 08 octobre 2025, portant organisation générale des structures administratives des ministères ainsi que de leurs missions ;
- VU le décret N°26-030/PR du 05 février 2026, portant composition du Gouvernement de l'Union des Comores.

DECRETE

ARTICLE 1^{er} : Est approuvé le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC), édition 2026, annexé au présent décret, pour produire son plein et entier effet.

ARTICLE 2 : Le présent décret sera enregistré, publié au Journal Officiel de l'Union des Comores et communiqué partout où besoin sera.

AZALI Assoumani

UNION DES COMORES

Unité-Solidarité-Développement

MINISTERE DES TRANSPORTS AERIEN ET
MARITIME

PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE

4^e Edition / Révision 00 / 2026

ADOPTÉ PAR

DECRET N°26-066/PR du 25/05/2026

Portant adoption du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile



Ce DOCUMENT OFFICIEL est élaboré par l'ANACM, autorité
compétente de sûreté de l'aviation civile l'Union des Comores




Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

**PROGRAMME NATIONAL
DE SURETE DE L'AVIATION
CIVILE**

Page	1 de 11
Edition 04	2026
Révision 00	-

ADMINISTRATION DU DOCUMENT



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	2 de 11
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° édition	Date d'édition	N° révision	Date révision
ADMIN	1 – 11	04	2026	00	-
CHAPITRE 1	1 – 3	04	2026	00	-
CHAPITRE 2	1 – 4	04	2026	00	-
CHAPITRE 3	1 – 2	04	2026	00	-
CHAPITRE 4	1 – 16	04	2026	00	-
CHAPITRE 5	1 – 6	04	2026	00	-
CHAPITRE 6	1 – 18	04	2026	00	-
CHAPITRE 7	1 – 24	04	2026	00	-
CHAPITRE 8	1 – 5	04	2026	00	-
CHAPITRE 9	1 – 6	04	2026	00	-
CHAPITRE 10	1 – 9	04	2026	00	-
CHAPITRE 11	1 – 4	04	2026	00	-
CHAPITRE 12	1 – 5	04	2026	00	-
CHAPITRE 13	1 – 2	04	2026	00	-
CHAPITRE 14	1 – 5	04	2026	00	-




 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	5 de 11
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

Table des matières


ADMINISTRATION DU DOCUMENT	1
LISTE DES PAGES EFFECTIVES	2
ENREGISTREMENT DES REVISIONS	3
LISTE DES AMENDEMENTS	4
CHAPITRE I	1
OBJECTIF DU PROGRAMME	1
1.1. Objectif	1
1.2. Approbation et amendement du programme national de sûreté de l'aviation civile.....	2
1.3. Applicabilité.....	2
CHAPITRE II.....	1
ABREVIATIONS ET DEFINITIONS.....	1
2.1 Abréviations.....	1
2.2 Définitions	2
CHAPITRE III	1
LEGISLATIONS	1
3.1 Législation internationale.....	1
3.2 Législation nationale.....	1
CHAPITRE IV	1
REPARTITION DES RESPONSABILITES	1
4.1 Autorité compétente de sûreté de l'aviation civile.....	1
4.2 Exploitants d'aéroports	4
4.3 Fournisseur de service de la navigation aérienne.....	6
4.4 Locataires d'aéroport	7
4.5 Exploitants d'aéronefs	8
4.6 Police de l'Air et des Frontières(PAF).....	9
4.7 Brigade de la Gendarmerie de Transport Aérien (BGTA).....	10
4.8 La Force Comorienne de Défense (FCD)	11
4.9 Le service de renseignements	12
4.10 Les services postaux	13
4.11 La douane aéroportuaire	13



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	6 de 11
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

4.12	Prestataire de services d'assistance en escale	14
4.13	Autres organismes.....	14
CHAPITRE V		1
COORDINATION ET COMMUNICATION.....		1
5.1	Conseil National de Sûreté de l'Aviation Civile (CNSAC).....	1
5.2	Comité de Sûreté d'Aéroport (CSA).....	2
5.2.3	Composition du comité de sûreté d'aéroport	3
5.2.3.1	Le comité de sûreté d'aéroport est composé comme suit :	3
5.2.3.2	En plus des membres réguliers du CSA, d'autres représentants seront déterminés dans le PSA selon les besoins et/ou des sous-comités spéciaux permanents chargés de régler des questions spécifiques.	4
5.2.3.3	Le PSA déterminera aussi des indications détaillées sur les arrangements administratifs concernant le fonctionnement du CSA, notamment, mais sans nécessairement s'y limiter, les éléments suivants :	4
5.3	Communication et coopération avec d'autres Etats	4
5.3.1	Généralité	4
5.3.2	Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile	4
5.3.3	Mesures spéciales de sûreté	5
5.3.4	Renseignements sur la menace	5
5.3.5	Protection des renseignements de sûreté.....	5
5.3.6	Accords bilatéraux	6
5.4	Communication avec les médias.....	6
5.5	Communication avec l'OACI	6
CHAPITRE VI		1
PROTECTION DES AEROPORTS, DES AERONEFS ET DES INSTALLATIONS DE NAVIGATION AERIENNE.....		1
6.1	Généralités	1
6.2	Désignation des zones de sûreté à accès réglementé	1
6.3	Protection des zones de sûreté à accès réglementé (ZSAR)	4
6.4	Contrôle d'accès – conditions générales.....	4
6.5	Sûreté côté ville	5
6.6	Contrôle d'accès – personnes.....	5
6.6.1	Généralités	5
6.6.2	Conditions d'attributions des titres d'accès	5



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	7 de 11
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

6.6.3	Mesures de contrôle d'accès	7
6.6.4.	Responsabilités du personnel de sûreté.....	7
6.6.5.	Contrôle des titres d'accès	7
6.6.6.	Révocation des titres d'accès	8
6.7	Protection des points de contrôle de sûreté.....	8
6.8	Surveillance de l'aérogare et les zones publiques.....	8
6.9	Titres d'accès permanents nominatifs.....	9
6.10	Titres d'accès temporaires nominatifs	9
6.11	Titre d'accès temporaires non nominatifs.....	9
6.12	Contrôle d'accès – véhicules	10
6.12.1.	Généralités	10
6.12.2.	Conditions d'attribution des macarons	10
6.12.3.	Contrôles de sûreté.....	11
6.13	Protection des aéronefs	11
6.13.1.	Responsabilité des exploitants d'aéronefs	12
6.13.2.	Conditions normales d'exploitation.....	12
6.14	Sûreté des aéronefs	12
6.14.3	Sûreté du poste de pilotage	15
6.14.4	Conditions de menace accrue.....	15
6.15	Moyens de navigation et autres installations vitales	16
6.16	Mesures liées aux cyber menaces	16
6.16.1	Identification	16
6.16.2	Responsabilités.....	17
6.17	Mesures liées au MANPADS	17
CHAPITRE VII.....		1
CONTROLE DE SURETE DES PERSONNES ET DES ARTICLES PLACES A BORD D'UN AERONEF		1
7.1	Généralités	1
7.2	Inspection/filtrage des passagers.....	2
7.3	Inspection/filtrage des bagages de cabine.....	2
7.4	Protection des passagers et de leurs bagages de cabine	2
7.5	Zones stériles et zones de sûreté à accès règlementé	5
7.6	Autorité de l'inspection-filtrage.....	5





Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE

Page 8 de 11


Edition 04 2026

Révision 00 -

7.7	Utilisation des équipements de sûreté.....	5
7.8	Fouilles manuelles	6
7.9	Fouille au hasard.....	6
7.10	Articles et objets confisqués	6
7.11	Refus de se soumettre à la fouille	7
7.12	Mélange des personnes qui ont été inspectées/filtrées et des personnes qui ne l'ont pas été 7	
7.13	Défaillance de contrôles de sûreté	7
7.14	Passagers en transit et en correspondance.....	7
7.15	Équipages d'aéronefs, personnels aéroportuaires et autres personnes ne voyageant pas .	8
7.16	Procédures spéciales d'inspection-filtrage.....	9
7.16.1	Diplomates et valises diplomatiques.....	9
7.16.2	Articles Classifiés	9
7.16.3	Exemptions d'Inspection	9
7.16.4	Inspection/filtrage en privé	10
7.17	Transport autorisé d'armes	10
7.17.1	Port d'armes autorisé dans la cabine.....	10
7.17.2	Transport autorisé d'armes à feu dans des endroits non accessibles	11
7.18	Personnes sous garde légale ou sous contrôle administratif	11
7.18.1	Généralités	11
7.18.2	Notification par les autorités compétentes	12
7.18.3	Mesures et procédures de sûreté	12
7.19	Passagers indisciplinés.....	13
7.20	Bagages de soute.....	13
7.20.1	Acceptation et protection	13
7.20.2	Rapprochement des passagers et des bagages de soute	14
7.20.3	Inspection-filtrage des bagages de soute.....	15
7.20.4	Bagages de soute en correspondance	16
7.20.5	Enregistrement des bagages de soute hors aéroport.....	17
7.21	Entreposage des bagages mal acheminés.....	17
7.22	Plan de secours en cas de panne du matériel de sûreté ou de panne d'électricité.....	17
7.23	Fret aérien, poste aérienne, envoi par coursier et envoi express	17
7.24	Agent habilité.....	19

DOCUMENT OFFICIEL



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	9 de 11
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

7.24.1	Agrément et Certificat d'exploitation de sûreté	19
7.24.2	Qualification d'un « agent habilité »	19
7.25	Fournitures de restauration et de service à bord	20
7.26	Provisions et Fournitures destinées au nettoyage à bord	21
7.27	Les services de pompes funèbres	22
	L'exercice d'une activité de prestation en matière de contrôle de sûreté applicable aux dépouilles mortuaires est soumis à l'obtention d'un Certificat d'Exploitation de Sûreté (CES) délivré par l'ANACM.....	22
7.28	Courrier et Matériel des transporteurs aériens	22
7.29	Inspection des véhicules entrant aux ZSAR	22
7.30	Marchandises destinées à être vendues ou distribuées à l'intérieur des ZSAR	23
7.31	Prestataire de sûreté d'inspection-filtrage.....	23
7.32	Délivrance du Certificat d'Exploitation de Sûreté.....	23
7.33	Fournitures d'aéroport	24
7.34	Aviation Générale	24
CHAPITRE VIII		1
MATERIEL DE SÛRETÉ.....		1
8.1	Généralités	1
8.2	Achat.....	1
8.3	Etalonnage	2
8.4	Fonctionnement et maintenance	2
8.5	Portique de détection des métaux	3
8.6	Détecteurs de Métaux Portatifs (DMP).....	3
8.7	Equipements de radioscopie	3
8.8	Système de détection des explosifs.....	4
8.9	Equipements d'inspection/filtrage des liquides, aérosols et gels	5
CHAPITRE IX		1
PERSONNEL.....		1
9.1	Critères de sélection.....	1
9.2	Formation.....	4
CHAPITRE X		1
GESTION DE LA RIPOSTE A DES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE		1
10.1	Généralités	1






Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

**PROGRAMME NATIONAL
DE SURETE DE L'AVIATION
CIVILE**

Page	10 de 11
Edition 04	2026
Révision 00	-

10.2	Responsabilités	2
10.3	Mesures initiales	3
10.4	Commandement	5
10.5	Contrôle	5
10.6	Prestation de services de navigation aérienne.....	6
10.7	Soutien spécialisé.....	7
10.7.1	Groupes opérationnels	7
10.7.2	Groupes administratifs	7
10.7.3	Groupes de soutien sur le terrain	7
10.7.4	Spécialistes des aéroports	7
10.7.5	Soutien médical et social	7
10.7.6	Autres spécialistes	7
10.7.7	Medias	8
10.8	Notifications.....	8
10.8.1	Notifications d'actes d'interventions illicites aux Etats	8
10.8.2	Notifications d'actes d'intervention illicite à l'OACI	8
10.8.3	Réévaluation des contrôles et procédures suite à un acte d'intervention illicite en Union des Comores	9
CHAPITRE XI	.....	1
PROGRAMME NATIONAL DE CONTROLE QUALITE (PNCQ)	.....	1
11.1	Evaluation de l'efficacité	1
11.2	Pouvoirs des auditeurs/inspecteurs	2
11.3	Audits.....	3
11.4	Inspections	3
11.5	Tests de sûreté.....	3
11.6	Exercices	4
CHAPITRE XII	.....	1
AJUSTEMENT DU PROGRAMME ET DES PLANS CONJONCTURELS	.....	1
12.1	Généralités	1
12.2	Responsabilités	2
12.3	Gestion du risque	3
12.4	Etude des incidents	5
CHAPITRE XIII	.....	1



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	11 de 11
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

FINANCEMENT DE LA SURETE.....	1
CHAPITRE XIV	1
PROTECTION DES DOCUMENTS ET INFORMATIONS DE SURETE DE L'AVIATION	1
14.1 Généralités	1
14.2 Définitions	1
14.3 Documents relatifs à la sûreté de l'aviation civile comorienne :	1
14.4 Classification des documents	1
14.5 Conditions d'habilitation	2
14.6 Mesures de protection des documents et informations	2
14.7 Support de classification	3
14.8 Moyens de diffusion des documents	3
14.9 Sanctions administratives et judiciaires	3
14.10 Mesures administratives.....	4
14.11 Mesures judiciaires	5



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	1 de 3
		Edition 04	2023
		Révision 00	-


CHAPITRE I

OBJECTIF DU PROGRAMME

1.1.Objectif

- 1.1.1 L'objectif primordial de l'Union des Comores est d'assurer la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public dans toutes les questions relatives à la protection contre des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile.
- 1.1.2 La politique nationale en matière de sûreté de l'aviation civile dans la lutte contre les actes d'intervention illicite est énoncée dans le présent PNSAC.
- 1.1.3 Le PNSAC est 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.
- 1.1.4 Il présente des structures organisationnelles et juridiques détaillées avec des règlements, pratiques et procédures afin de :
- a) Protéger 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) Etre capable de riposter rapidement à toute menace accrue contre la sûreté de l'aviation civile,
 - c) Etre appliqué dans tous les aéroports de l'Union des Comores et à tous les vols internationaux et nationaux.
- 1.1.5 Ce présent programme est établi pour être en conformité non seulement avec l'annexe 17 de l'OACI mais aussi avec les conventions et traités internationaux de sûreté de l'aviation civile signés, ratifiés et/ou adhésés par l'Union des Comores ainsi qu'aux dispositions connexes relatives à la sûreté de l'aviation civile qui figurent dans d'autres annexes à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.
- 1.1.6 Au cas où l'Union des Comores n'arrive plus à se conformer à une ou plusieurs normes de l'annexe 17 de l'OACI, cette dernière sera notifiée par l'ANACM.
- 1.1.7 Des mesures de protection doivent être appliquées aux informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation civile. Les personnes responsables de la mise en œuvre du PNSAC doivent appliquer ces mesures lors de l'identification, du traitement, du partage et de la destruction des informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation. Le degré de protection des informations est établi dans le chapitre 14 du présent programme.
- 1.1.8 Dans la mesure du possible, des dispositions seront prises aux aéroports pour que les contrôles et procédures de sûreté entraînent le moins possible de perturbations ou de retards dans les activités de l'aviation civile, à condition que l'efficacité de ces contrôles et procédures de sûreté ne soit pas compromise.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	2 de 3
		Edition 04	2026
		Révision 00	-


1.2. Approbation et amendement du programme national de sûreté de l'aviation civile

- 1.2.1 Chaque nouvelle édition du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile sera approuvée par Décret du Président de l'Union des Comores. Le PNSAC constitue en soi un document annexe au Décret d'approbation et une nouvelle édition sera éditée tous les cinq (5) ans.
- 1.2.2 Par délégation de signature, le Ministre en charge de l'Aviation Civile est dûment habilité à porter des amendements du présent PNSAC afin de permettre à l'Union des Comores de disposer continuellement des règlements à jour.
- 1.2.3 L'ANACM veille à ce que le PNSAC soit tenu à jour en fonction des évolutions des normes de l'OACI et des risques afin de répondre à la menace que fait face l'aviation civile, conformément aux procédures d'amendement des textes législatives et réglementaires.
- 1.2.4 Dans le but de permettre aux entités et organismes qui concourent à la sûreté de l'aviation civile de se conformer aux dispositions du programme national de sûreté de l'aviation civile de l'Union des Comores, une version et/ou des lignes directrices écrites sont diffusées aux différentes entités concernées par le Directeur Général de l'ANACM, et d'autres moyens peuvent être utilisés en cas de nécessité.

1.3. Applicabilité


- 1.3.1. Les mesures de sûreté visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite prévue dans le présent PNSAC sont applicables dans les aéroports de l'Union des Comores, aux vols internationaux ainsi qu'aux vols intérieurs.
- 1.3.2. Tous les services et entités impliqués dans la sûreté de l'aviation civile à part leurs organisations et leurs missions respectives telles que spécifiées au chapitre 4 de ce PNSAC, sont tenus de veiller à l'application stricte des mesures de sûreté et au respect des règlements, pratiques et procédures définis dans ce PNSAC.
- 1.3.3. En cas de non-respect des dispositions du présent PNSAC et de ses règlements, des sanctions seront infligées aux contrevenants conformément à la loi portant code de l'aviation civile.
- 1.3.4. Les Programmes nationaux découlant du PNSAC comprenant le PNFSAC, le PNCQSAC et PNCSAC, sont approuvés par le Ministre en charge de l'aviation civile.
- 1.3.5. En cas de nécessité, d'autres textes réglementaires spécifiques seront établis afin de contribuer à la mise en œuvre efficace et à l'exécution des politiques de sûreté énoncées dans le présent programme.
- 1.3.6. Des dispositions seront prises par l'Union des Comores pour que l'entité chargée de la sûreté aéroportuaire et l'autorité compétente de la sûreté de l'aviation civile disposent des ressources et moyens nécessaires aux services et activités de sûreté de l'aviation civile.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	3 de 3
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

- 1.3.7. Afin d'atteindre un degré élevé de mise en œuvre efficace du PNSAC, les ressources et moyens doivent être utilisés uniquement pour des activités de la sûreté de l'aviation (voir en détail les dispositions du chapitre 13 de ce PNSAC).



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	1 de 4
		Edition 04	2026
		Révision 00	-


CHAPITRE II

ABREVIATIONS ET DEFINITIONS

2.1 Abréviations

ANACM	: Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie
AND	: Armée Nationale de Développement
AVSEC	: Aviation Security (Sûreté de l'Aviation Civile)
ATC	: Air Traffic Control (Contrôle du Trafic Aérien)
BGTA	: Brigade de la Gendarmerie des Transports Aériens
CDOU	: Centre Directeur des Opérations d'Urgence
CES	: Certificat d'Exploitation de Sûreté
CNCC	: Centre National de Commandement et de Contrôle
CNSAC	: Conseil National de Sûreté de l'Aviation Civile
CSA	: Comité de Sûreté d'Aéroport
DGPSN	: Direction Générale de la Police et de la Sûreté Nationale
DME	: Distance Measuring Equipment (Equipement de Mesure à Distance)
DSF	: Direction Sûreté et Facilitation
EGC	: Equipe de Gestion de Crise
ENGC	: Equipe Nationale de Gestion de Crise
FCD	: Force Comorienne de Défense
ILS	: Instrument Landing System (Système d'Atterrissage aux Instruments)
IPC	: Identification Positive de la Cible
MANPADS	: Man-Portable Air Defence System (système antiaérien portable)
NDB	: Non Directional Beacon (Radio Balise Non Directionnelle)
OACI	: Organisation de l'Aviation Civile Internationale
PAF	: Police de l'Air et des Frontières
PEN	: Procédures d'Exploitation Normalisées
PIF	: Poste d'Inspection Filtrage
PNCQSAC	: Programme National de Contrôle de la Qualité de Sûreté d'Aviation Civile
PNCSAC	: Programme National de Certification de Sûreté de l'Aviation Civile
PNFSAC	: Programme National de Formation de Sûreté de l'Aviation Civile
PNSAC	: Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	2 de 4
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

PSA : Programme de Sûreté d'Aéroport
 PUA : Plan d'Urgence d'Aéroport
 VOR : Very High Frequency Omnidirectional range


2.2 Définitions

2.2.1. Les définitions suivantes constituent un cadre de référence commun pour les utilisateurs du présent PNSAC et permettent une meilleure compréhension des termes employés.

2.2.2. Aux fins du présent programme ainsi que les autres textes pris pour son application, les termes ci-dessous ont les significations suivantes :


1. **Acte 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) :
 - a) Capture illicite d'un aéronef ;
 - b) Destruction d'un aéronef en service ;
 - c) Prise d'otage à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes ;
 - d) Intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;
 - e) 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 ;
 - f) 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 ;
 - g) Communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, du personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.
2. **Agent de sûreté en vol** : Personne 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 illicites. Sont exclues les personnes employées pour assurer la protection personnelle exclusive d'une ou plusieurs personnes voyageant à bord de l'aéronef, telles que les gardes du corps personnels.
3. **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.
4. **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.
5. **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 (l'aviation d'affaires fait partie de l'aviation générale).



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	3 de 4
		Edition 04	2026
		Révision 00	-


6. **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.
7. **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.
8. **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.
9. **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.
10. **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.
11. **Côté ville**. Parties d'un aéroport, et la totalité ou une partie des terrains et bâtiments adjacents qui ne constituent pas le côté piste, identifiées comme telles par les autorités et les entités compétentes dans leurs programmes de sûreté.
12. **Culture de la sûreté** : Ensemble de normes, de valeurs, d'attitudes et d'idées relatives à la sûreté qui sont inhérentes au bon fonctionnement quotidien d'une organisation et incarnées dans les actions et les comportements de toutes les composantes et de tout le personnel de cette organisation.
13. **Détection des comportements** : Dans un environnement de sûreté de l'aviation, application des 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.
14. **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.
15. **Exploitant** : Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou plusieurs aéronefs ou aéroports.
16. **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.
17. **Fret (marchandises)** : Tous biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages accompagnés ou mal acheminés, transportés à bord d'un aéronef.
18. **Fret et poste en correspondance** : Fret et poste au départ à bord d'un aéronef autre que celui à bord duquel ils sont arrivés.
19. **Fret ou poste à haut risque** : Fret ou poste qui, au vu de renseignements concrets, sont réputés poser une menace pour l'aviation civile ; ou qui présentent des anomalies ou des traces de manipulation qui éveillent les soupçons.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	4 de 4
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

20. **Imprévisibilité** : Mise en œuvre de mesures de sûreté à intervalles irréguliers, à des endroits différents et/ou par des moyens variables, conformément à un cadre défini, pour augmenter leur effet dissuasif et leur efficacité.
21. **Inspection de sûreté** : Examen, annoncé ou non, de l'efficacité de la mise en œuvre de mesures de sûreté particulières.
22. **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.
23. **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.
24. **Performances humaines** : Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité, la sûreté et l'efficacité des opérations aéronautiques.
25. **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.
26. **Sûreté de l'aviation** : Protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Cet objectif est réalisé par une combinaison de mesures ainsi que de moyens humains et matériels.
27. **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.
28. **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 sauvetage, la publicité aérienne, etc.
29. **Vérification des antécédents** : Vérification de l'identité et de l'expérience antérieure d'une personne, et notamment de son dossier judiciaire, et de toute autre information de sûreté susceptible d'intervenir dans l'évaluation de l'aptitude de cette personne, conformément à la législation nationale.
30. **Vol d'aviation générale** : Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.
31. **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
32. **Zone de sûreté à accès réglementée** : 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.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	1 de 2
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

CHAPITRE III

LEGISLATIONS

3.1 Législation internationale

3.1.1 La législation internationale ayant permis l'établissement du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile comprend les dispositions de l'annexe 17-sûreté de l'aviation (Protection de l'Aviation Civile Internationale contre les actes d'intervention illicite) à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale qui sont adoptés à l'Union des Comores.

3.1.2 L'Union des Comores est signataire des conventions de Chicago, de Tokyo, de la Haye, de Montréal et de la Convention sur le marquage des explosifs en feuille aux fins de détection (Convention MEX).

3.1.3 Les termes et dispositions de ces conventions sont mis en vigueur en Union des Comores par :

- a) La Loi N°85-004/AF du 6 septembre 1985 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
- b) La loi N°90-007/AF pour la Convention de TOKYO relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs;
- c) La loi N°90-007/AF pour la Convention de la HAYE pour la répression de la capture illicite d'aéronefs;
- d) La loi N°90-007/AF pour la convention de MONTREAL pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile;
- e) La loi N°06-005/AU pour la Convention MEX.

3.2 Législation nationale

3.2.1 Le présent PNSAC a force de loi en vertu de la loi N°17-016/AU du 02 décembre 2017 portant code de l'aviation civile.

3.2.2 Les textes réglementaires ci-après régissent sur la mise en œuvre et l'application du PNSAC contre les actes d'intervention illicite :

- a) Loi N° 82- 082P/AF et la loi N° 95-012/AF portant code pénal ;
- b) Décret N°19-110/PR Abrogeant et remplaçant le décret N°17-127/PR fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACM) ;
- c) Décret N°17-23/PR Fixant les règles générales applicables aux activités aéronautiques dans l'Union des Comores ;
- d) Décret N°17-22/PR Portant condition et critères de désignation des inspecteurs de l'aviation civile ;
- e) Arrêté N°17- 023 / VP-MTPTTIC Portant critères de qualification des inspecteurs de l'Aviation Civile ;






Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

**PROGRAMME NATIONAL
DE SURETE DE L'AVIATION
CIVILE**

Page	2 de 2
Edition 04	2026
Révision 00	-

- f) Arrêté N°19- 024 /MTMA Portant modalités d'application du Décret N°19- 110/PR du 16 septembre 2019 fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACM) ;
- g) Arrêté N°17- 021 /VP-MTPTTIC Fixant les modalités d'application du décret N°17-023/PR fixant les règles générales applicables aux activités aéronautiques en Union des Comores.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	1 de 16
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

CHAPITRE IV

REPARTITION DES RESPONSABILITES

4.1 Autorité compétente de sûreté de l'aviation civile

4.1.1 En application des dispositions de la loi N°17-016/AU portant code de l'aviation civile, l'autorité compétente de sûreté de l'aviation civile de l'Union des Comores est l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACM). De ce fait, elle a la responsabilité ultime de la mise en oeuvre effective du PNSAC.

4.1.2 L'ANACM a pour principale responsabilité la supervision de la sûreté de l'aviation afin d'assurer l'application effective des normes et pratiques recommandées (SARPs) de l'Annexe 17 de l'OACI, mais aussi des procédures associées liées à la sûreté qui figurent dans d'autres Annexes à la Convention de Chicago, et les documents connexes de l'OACI afin de 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.

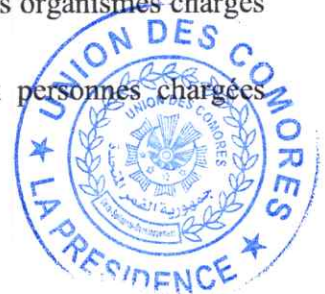
4.1.3 La supervision de la sûreté de l'aviation inclut l'obligation pour l'Union des Comores d'établir une organisation de sûreté et de la doter comme il convient en personnel qualifié, de formuler des lois, des règlements, des programmes, des politiques et des procédures de sûreté.


4.1.4 L'ANACM veille à ce que les dispositions citées au § 4.1.3 soient efficaces, mises en oeuvre et durables.

4.1.5 L'ANACM veille aussi à ce que l'industrie de l'aviation civile comorienne assure un niveau de sûreté de l'aviation civile au moins égal à celui qui est défini dans le présent PNSAC.

4.1.6 Les responsabilités spécifiques de l'ANACM en matière de sûreté de l'aviation civile sont les suivantes :


1. Etablir, produire, diffuser, mettre en oeuvre et réviser fréquemment le PNSAC et en préserver son efficacité pour qu'il continue d'être conforme aux obligations de l'Union des Comores et compatible avec la politique gouvernementale ;
2. Elaborer et publier les règlements nationaux complémentaires relatif à la sûreté de l'aviation civile ;
3. Communiquer aux entités concourantes dans les activités de sûreté de l'aviation une version écrite des parties appropriées du PNSAC, la réglementation de sûreté concernant la mise en application et renseignements pertinents leur permettant de se conformer aux dispositions du présent programme ;
4. Définir et attribuer les tâches à l'appui de la mise en oeuvre du PNSAC par les organismes, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, les fournisseurs de service de la navigation aérienne et toutes autres parties intéressées ;
5. Coordonner les activités des diverses administrations, services et autres organismes chargés de mettre en oeuvre les différents éléments du PNSAC ;
6. Formuler les critères opérationnels minimaux et leur diffusion aux personnes chargées d'appliquer les mesures de sûreté aéroportuaire ;



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	2 de 15
		Edition 04	2026
		Révision 00	-


7. Réévaluer les mesures et procédures de sûreté dans un délai de 60 jours ouvrables à la suite d'un acte d'intervention illicite et prendre les dispositions nécessaires pour remédier aux carences de façon à éviter toute répétition ;
8. Etablir les moyens de coordonner les activités entre les différents organismes de l'Union des Comores concernés par divers aspects du PNSAC ou qui en sont responsables ;
9. Evaluer le niveau de risque de sûreté de l'aviation civile sur le territoire de l'Union des Comores et de son espace aérien au-dessus du territoire, et des capacités d'y faire face qu'ont les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, etc ;
10. Assurer la gestion de l'information sur les menaces ou les incidents et sur le type et le nombre d'articles réglementés découverts et confisqués ;
11. Mettre en place le comité d'évaluation des risques de sûreté ;
12. Veiller à ce que le comité d'évaluation des risques de sûreté dispose des moyens de nature à permettre l'évaluation du risque de sûreté, et à ce que les mesures de sûreté soient ajustées au PNSAC ;
13. Notifier l'OACI en cas d'acte d'intervention illicite ;
14. Encourager et promouvoir des bonnes relations de travail, de la coopération et du partage de renseignements pertinents entre l'Union des Comores et les autres États ;
15. Examiner et vérifier la qualité des programmes de sûreté appliqués par les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, les fournisseurs de services ATS, les manutentionnaires de fret et autres parties intéressées pour approbation ;
16. Renforcer la sûreté de l'aviation par l'établissement et la diffusion de pratiques opérationnelles et administratives innovatrices et anticipatives, et par la promotion de leur application par les services de sûreté, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs ;
17. Veiller à ce que les services de sûreté aéroportuaires disposent des moyens d'appui nécessaires notamment de bureaux, de matériel de télécommunication, de moyen de locomotion, de l'équipement de sûreté approprié et de moyens de formation ;
18. Veiller à ce que les exigences liées à l'architecture et à l'infrastructure nécessaires pour mettre en œuvre de façon optimale les mesures de sûreté de l'aviation civile soient intégrées dans la conception et la construction des nouvelles infrastructures et les modifications d'installations existantes aux aéroports comoriens ;
19. Elaborer, mettre en œuvre et actualiser le Programme National de Formation de Sûreté de l'Aviation Civile (PNFSAC) et coordonner l'élaboration des programmes de formation en sûreté de l'aviation des divers services et organismes ainsi que leur approbation ;
20. Elaborer, mettre en œuvre et actualiser le Programme National de Certification garantissant que les formateurs et les personnes chargées de l'inspection-filtrage soient qualifiés dans les matières applicables en conformité avec le présent programme ;
21. Certifier les instructeurs nationaux de sûreté de l'aviation civile et les agents d'inspection-filtrage d'aéroport ;
22. Déterminer les critères de sélection et de certification du personnel, des équipements et des centres de formation de sûreté ;



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE		Page	3 de 15
			Edition 04	2026
			Révision 00	-

23. Elaborer, mettre en œuvre et tenir à jour le Programme National de Contrôle Qualité de Sûreté de l'Aviation Civile (PNCQSAC) et conduire des audits, tests, inspections et évaluations de risque de sûreté ;
 24. Analyser les comptes rendus des résultats du contrôle qualité et des apports d'informations confidentielles rendues par les passagers, les équipages, le personnel au sol et autres renseignements relatifs à la sûreté de l'aviation civile ;
 25. Traiter les demandes spéciales émanant d'autres Etats contractants pour des mesures de sûreté supplémentaires ;
 26. Approuver les plans d'urgence de chaque aéroport et assurer la coopération internationale dans ce domaine ;
 27. Approuver le responsable de sûreté de l'exploitant d'aéroport ;
 28. Veiller à l'établissement d'un comité de sûreté d'aéroport, conformément aux prescriptions du présent PNSAC ;
 29. Délivrer le Certificat d'Exploitation de Sûreté (CES) à tout prestataire de sûreté d'aviation ;
 30. Veiller au suivi des recommandations du CNSAC ;
 31. Prendra la décision finale des mesures de sûreté à intégrer lors de la conception, la construction des nouvelles installations et les modifications d'installations existantes à l'aéroport afin d'intégrer la mise en œuvre de façon optimale des mesures de sûreté.
- 4.1.7 Sous l'autorité du Directeur général, la Direction Sûreté et Facilitation (DSF) est créée au sein de l'ANACM pour accomplir les missions de régulation et de supervision de sûreté de l'aviation civile.
- 4.1.8 La DSF assure la mise en œuvre des règlements, pratiques et procédures requis pour riposter à un accroissement de menace et pour évaluer les risques de sûreté de l'aviation civile.
- 4.1.9 Pour s'acquitter de ses responsabilités d'établir et de tenir à jour efficacement le PNSAC, la DSF se tient en liaison étroite avec les divers autres services ou directions techniques de l'ANACM.
- 4.1.10 Sur le plan opérationnel, la DSF établit et maintient des liens étroits avec d'autres organismes et services publics dont les activités touchent le PNSAC, tels que les services d'application de la loi et de contrôle frontalier.
- 4.1.11 La DSF établit un budget annuel de sûreté et le soumet au Directeur général de l'ANACM pour approbation, afin de financer le coût du maintien et de la réalisation des missions attribuées à l'ANACM.
- 4.1.12 Afin de pouvoir répondre aux obligations nationales et internationales et pour s'acquitter de ses missions de régulation, de supervision et de coordination, le Directeur général de l'ANACM met à la disposition de la DSF des moyens suffisants afin de se doter des :
- a) ressources humaines adéquatement formées en matière de sûreté et de facilitation,
 - b) équipements appropriés,
 - c) moyens de transport et de communication,
 - d) locaux et matériels de bureau nécessaires.



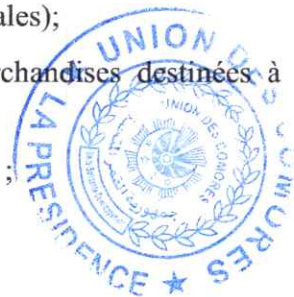
 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	4 de 15
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

4.2 Exploitants d'aéroports

4.2.1 L'exploitant d'aéroport est l'autorité de sûreté d'aéroport, responsable de la coordination de l'application des mesures de contrôle de sûreté d'aéroport pour la lutte contre les actes d'intervention illicite.

4.2.2 Les responsabilités en matière de sûreté de chaque exploitant d'aéroport sont les suivantes :

1. Etablir et mettre en œuvre un programme de sûreté d'aéroport décrivant en détail les différentes mesures et procédures de sûreté appliquées à l'aéroport conformément au PNSAC ;
2. Soumettre le PSA à l'ANACM pour approbation ;
3. Diffuser les parties pertinentes du PSA approuvé à tous les exploitants d'aéronefs et les différents acteurs concernés ;
4. Mettre à jour le PSA tous les trois ans. La mise à jour du PSA se fait en fonction des amendements des programmes nationaux (PNSAC, PNCQSAC, PNFSAC, etc), des changements internationaux (annexe 17), des modifications d'aéroport et en fonction de l'évaluation de la menace ;
5. Etablir, exécuter et mettre à jour un programme de contrôle de la qualité interne d'aéroport en matière de sûreté conforme au PNCQSAC ;
6. Etablir, exécuter et mettre à jour un programme de formation d'aéroport en matière de sûreté d'aviation civile conforme au PNFSAC ;
7. Etablir, mettre en œuvre et tenir à jour un plan d'urgence aéroportuaire afin de réagir à toute situation d'urgence en matière de sûreté de l'aviation civile ;
8. Intégrer les mesures de sûreté du PNSAC dans la conception, la construction des nouvelles installations et les modifications d'installations existantes à l'aéroport afin d'intégrer la mise en œuvre de façon optimale les mesures de sûreté ;
9. Inspecter-filtrer les passagers, le personnel d'aéroport, les membres d'équipage et toute autre personne accédant aux ZSAR ou à bord d'aéronefs ;
10. Inspecter-filtrer les bagages de cabine, les bagages de soute au départ ainsi que les bagages de soute en correspondance ou en transit ou non accompagnés ;
11. Inspecter-filtrer le Co-mail (poste de compagnie aérienne entre ses escales) et Co-mat (matériel de compagnie aérienne expédié entre ses escales) ;
12. Inspecter-filtrer les fournitures d'aéroport et toutes marchandises destinées à la vente en ZSAR ou à bord d'aéronefs ;
13. Inspecter-filtrer et fouiller les véhicules accédant en ZSAR ;



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	5 de 15
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

14. Inspecter-filtrer les fournitures d'aéroport destinés à être utilisés en ZSAR comprenant les outils et équipements destinés à la construction ou entretien d'infrastructures de l'aéroport et à la maintenance ou exploitation des aéronefs ;
15. Etablir un rapport trimestriel des articles interdits ou objets dangereux saisis aux postes d'inspection/filtrage (P.I.F) ainsi que les rapports d'incidents de sûreté et leur transmission à l'ANACM ;
16. Effectuer la fouille et la stérilisation des salles d'embarquements des passagers, notamment à chaque prise de service ;
17. Equiper les postes d'inspection-filtrage des passagers, des bagages de cabine et de soute, ainsi que les postes d'inspection-filtrage du personnel d'aéroport et des véhicules avec des matériels de sûreté (équipements d'imagerie radioscopique, Portiques, magnétomètres, détecteurs d'explosifs et/ou de trace d'explosifs, etc) acceptés par l'ANACM et veiller à leur entretien et réparation ;
18. Former le personnel de sûreté d'aéroport ;
 19. Signaler les activités suspectes sur la plateforme aéroportuaire à l'ANACM ;
20. Veiller à l'entretien et réparation des clôtures aéroportuaires ;
21. Participer à la gestion de la riposte à un acte d'intervention illicite ;
22. Mettre en place, un comité de sûreté d'aéroport afin d'assurer une meilleure coordination de la mise en œuvre des mesures de contrôle et des procédures de sûreté énoncées dans le Programme de Sûreté d'Aéroport (PSA) ;
23. Convoquer et présider le comité de sûreté d'aéroport (CSA) ;
24. Délivrer les titres d'accès aéroportuaire (personnes/véhicules) ;
25. Elaborer des procédures pour la réalisation, l'administration, la délivrance et le contrôle des titres d'accès des personnes/véhicules et les soumettre à l'ANACM pour approbation ;
26. Animer les sessions de sensibilisation (SENSI-BADGES) pour la délivrance des titres d'accès ;
27. Délivrer des titres d'accès aéroportuaires uniquement à ceux qui ont passé avec succès une session de sensibilisation en matière de sûreté aéroportuaire après avoir reçu un avis favorable en terme de vérification d'antécédents ;
28. Mettre en place une commission d'analyse et d'attribution des titres d'accès aéroportuaire, composée du Responsable de la sûreté de l'exploitant d'aéroport, du commandant de la BGTA, du commandant de la PAF et un représentant du service de renseignements basé à l'aéroport ;
29. Etablir et mettre à jour une liste des titres d'accès perdus, volés, révoqués et la communiquer aux postes de contrôle d'accès aéroportuaire ;



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE</p>	Page	6 de 15
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

30. Transmettre un rapport annuel à l'ANACM relatant la situation des titres d'accès aéroportuaire.

4.2.3 L'exploitant d'aéroport établit un budget de sûreté annuel dû à la redevance de sûreté, et le soumet au CNSAC pour approbation, afin de financer le coût du maintien et de la réalisation des objectifs de la sûreté de l'aviation.

4.2.4 Chaque exploitant d'aéroport établit une structure de sûreté chargée de la mise en œuvre des exigences de sûreté au niveau aéroportuaire.

4.2.5 L'exploitant d'aéroport nomme un responsable de sûreté d'aéroport répondant les critères de formation pour assurer la coordination de l'application des mesures de sûreté d'aéroport tels que définies dans le programme national de formation de sûreté de l'aviation civile.

4.2.6 Le responsable de sûreté d'aéroport élabore et tient à jour le PSA pour s'assurer de sa conformité au PNSAC. Il assure la liaison avec les acteurs de la sûreté de l'aviation au niveau aéroportuaire, y compris avec les exploitants d'aéronefs offrant des services au départ de l'aéroport.

4.2.7 Chaque exploitant d'aéroport est responsable de la vérification d'antécédents des demandeurs des titres d'accès aéroportuaires. La réalisation de la vérification d'antécédents de tout demandeur de titre d'accès aéroportuaire doit être attestée par une preuve écrite (rapport).

4.2.8 En cas de non-respect des dispositions citées au § 4.3.2, l'ANACM se réserve le droit de révoquer les prérogatives du § 4.3.1 ci-dessus.

4.3 Fournisseur de service de la navigation aérienne

4.3.1 Le fournisseur de service de la navigation aérienne est responsable de la sûreté de ses installations pour la détection efficace des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile et la riposte correspondante.


4.3.2 Le fournisseur de service de la navigation aérienne élabore, met en œuvre et tiens à jour un programme de sûreté et des procédures connexes pour :

- la protection de matérielle des installations ;
- le personnel, les systèmes de technologie de l'information et des communications (y compris la cybersécurité) ;
- la planification d'urgence de la gestion du trafic aérien (ATM) ;
- la contribution de l'ATM à la prévention contre toute intervention illicite ;
- le soutien de l'ATM à l'action des forces de l'ordre et ;
- la gestion de l'espace aérien pour la sûreté de l'ATM.

4.3.3 Chaque fournisseur de service de la navigation aérienne est chargée de :

- a) Etablir et mettre en œuvre un programme de sûreté et des procédures appropriées répondant aux dispositions du PNSAC et du PSA ;



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	7 de 15
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

- b) Soumettre son programme de sûreté et procédures de sûreté à l'ANACM pour approbation ;
- c) Désigner un responsable sûreté de son administration et notifier son identité à l'ANACM ;
- d) Signaler les activités suspectes sur la plateforme aéroportuaire aux responsables de la sûreté aéroportuaire et à l'ANACM ;
- e) Participer à la gestion de la riposte à un acte d'intervention illicite, le cas échéant ;
- f) Assurer la formation en matière de sûreté de son personnel sur la base d'un programme approuvé par l'ANACM ;
- g) Faire passer son personnel et tous ses matériels entrant dans les zones réservées au niveau des postes d'inspection-filtrage pour un contrôle approprié ;
- h) Mettre à disposition si nécessaire, ses moyens de communications et autres, pour les besoins de la sûreté.

4.3.4 Outre les cas spécifiés ci-dessus, chaque fournisseur de service de la navigation aérienne a la responsabilité spécifique de la fourniture de services du contrôle de la navigation aérienne pendant un acte d'intervention illicite, en particulier la collecte et la transmission des renseignements concernant un aéronef qui a fait l'objet d'un acte d'intervention illicite. Le fournisseur de service de la navigation aérienne est tenu de porter une assistance permanente à cet aéronef.

4.3.5 Les contrôleurs de la circulation aérienne devraient être en mesure de reconnaître et réagir aux messages, en langage clair ou à mots couverts, indiquant l'occurrence immédiate ou imminente d'un acte illicite, tel qu'une capture d'aéronef, un sabotage ou une menace à la bombe, et devraient en aviser immédiatement leur commandant de permanence.

4.3.6 Le commandant de permanence devrait alors aviser l'ANACM, l'exploitant d'aéroport, le propriétaire et/ou l'exploitant de l'aéronef, les services de recherche et de sauvetage, s'il y a lieu, ainsi que les centres de contrôle de la circulation aérienne des régions adjacentes.

4.4 Locataires d'aéroport

4.4.1 Les locataires d'aéroport comprennent les usagers prestataires d'activités commerciales liées à un contrat spécifique avec l'exploitant d'aéroport tels que les concessionnaires, restaurants, bars, boutiques sous douane ou, dans les zones publiques, loueurs de voitures, banques, hôtels, les transitaires et auxiliaires du fret et toute autre personne physique ou morale autorisée à exercer une activité sur le domaine aéroportuaire.

4.4.2 Chaque locataire d'aéroport est responsable du contrôle des accès à ses propres installations. Lorsque l'ANACM autorise l'accès direct au côté piste à partir de ces installations, alors le contrôle de sûreté est effectué par l'organisme chargé du contrôle des accès ou de l'inspection/filtrage, selon le cas.

4.4.3 Chaque locataire d'aéroport ayant une activité côté piste est tenu de :

- a) Elaborer, mettre en œuvre et tenir à jour un programme de sûreté permettant de satisfaire aux exigences du PNSAC. Une version écrite de ce programme sera soumise à l'ANACM pour approbation.
- b) Désigner un responsable de sûreté au sein de son administration et notifier son



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	8 de 15
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

identité à l'ANACM ;

- c) Mettre en place un programme de formation initiale et périodique en sûreté de l'aviation civile au profit de ses agents, et soumettre ce programme à l'approbation de l'ANACM ;
- d) Assurer la formation en matière de sûreté de son personnel sur la base d'un programme approuvé par l'ANACM ;
- e) Mettre à disposition si nécessaire, ses moyens de communications et autres, pour les besoins de la sûreté ;
- f) Faire passer ses personnels et tous ses matériels entrant dans les zones réservées au niveau des postes d'inspection-filtrage pour un contrôle approprié.

4.4.4 Les sociétés et organismes qui disposent des accès privés entre la zone publique et la zone réservée établiront des Procédures d'Exploitation Normalisées (PENs) et les soumettront à l'ANACM pour approbation.

4.4.5 Chaque locataire d'aéroport s'engage à respecter et à se conformer à la réglementation de sûreté de la plate-forme aéroportuaire.

4.5 Exploitants d'aéronefs

4.5.1 Chaque exploitant d'aéronefs commercial comorien est tenu d'élaborer, de mettre en œuvre et de tenir à jour un programme écrit de sûreté d'exploitant d'aéronefs conforme aux exigences du présent PNSAC. Une version écrite de ce programme sera soumise à l'ANACM pour approbation.

4.5.2 Les exploitants d'aéronefs commerciaux étrangers assurant des liaisons au départ et à destination de l'Union des Comores sont tenus d'établir, de mettre en œuvre et de tenir à jour des procédures d'escale supplémentaires écrites conformes aux exigences du présent PNSAC.

4.5.3 L'exploitant d'aéronef doit obtenir l'approbation de son programme de sûreté avant de commencer l'exploitation.

4.5.4 Le programme de sûreté d'exploitant d'aéronefs doit être révisé tous les trois ans et en fonction de la menace.

4.5.5 Le programme de sûreté de l'exploitant d'aéronefs spécifie les pratiques et procédures que suivra l'exploitant d'aéronefs afin de protéger les passagers, les équipages, le personnel au sol, les aéronefs et les installations contre des actes d'intervention illicite.


4.5.6 Chaque exploitant d'aéronefs est tenu de mettre en place un programme de formation initiale et périodique en matière de sûreté de l'aviation civile au profit de ses agents, à soumettre à l'approbation de l'ANACM.

4.5.7 Chaque exploitant d'aéronefs assure la formation en matière de sûreté de son propre personnel sur la base du programme approuvé par l'ANACM.

4.5.8 L'exploitant d'aéronefs est tenu d'informer obligatoirement au moment de l'enregistrement et de l'embarquement tous les passagers pour un renforcement de la sûreté suite à une menace expresse.

4.5.9 Les exploitants d'aéronefs effectuant des vols en provenance et/ou à destination des aéroports comoriens sont encouragés de communiquer, à la demande des forces de l'ordre, les listes des passagers aux services de renseignements comoriens.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE</p>	Page 9 de 15
		Edition 04 2026
		Révision 00 -

4.5.10 Chaque entité qui effectue des vols d'aviation générale, y compris des vols d'aviation d'affaires, en utilisant des aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg, doit établir, mettre en œuvre et tenir à jour un programme écrit de sûreté de l'exploitant conforme aux exigences du présent PNSAC.

4.5.11 Chaque entité qui effectue des vols de travail aérien est tenu d'établir, mettre en œuvre et tenir à jour un programme écrit de sûreté d'exploitant conforme aux exigences du présent PNSAC. Le programme contiendra des caractéristiques opérationnelles spécifiques au type de vols effectués.

4.6 Police de l'Air et des Frontières(PAF)

4.6.1 Des éléments de la police de l'air et des frontières relevant de la police nationale sont mises à la disposition auprès de l'aviation civile pour une périodicité minimum de cinq (05) ans renouvelable pour carrière aux aéroports comoriens.


4.6.2 L'affectation, les mutations et les déplacements des policiers assurant les missions de la PAF aux aéroports ne peuvent s'effectuer que par suite à une faute grave constatée et avérée.

4.6.3 La Police de l'air et des frontières est responsable des fonctions et activités de police aux aéroports comoriens afin de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

4.6.4 Les responsabilités spécifiques de la PAF sont les suivantes :

- a) Contrôle des documents de voyage y compris les formalités de police des passagers (émigration et immigration) ;
- b) Sécurité intérieure de l'aérogare, la protection des biens et des personnes ;
- c) Prévention et détection d'activités criminelles contre des installations et services d'aviation civile ;
- d) Contrôle des passagers à l'arrivée et au départ à l'intérieur des aérogares, afin de détecter éventuellement les personnes qui peuvent constituer une menace pour l'aviation civile ;
- e) Assistance en cas de besoin aux autres forces de l'ordre et au service de sûreté aéroportuaire ;
- f) Participation aux activités de la police administrative et judiciaire dans l'exercice de leur fonction (interpellation, arrestation, enquête administrative et judiciaire) ;
- g) Surveillance et patrouilles régulières de toutes les zones d'aérogare ;
- h) Planification conjoncturelle avec les autorités concernées pour la riposte et la maîtrise des événements en cas d'actes de détournement d'aéronef, de sabotage, de menace à la bombe ou autres menaces, d'attaques au sol et de désordres civils ;
- i) Contrôle de la régularité du transport des armes ;
- j) Maintien et rétablissement de l'ordre aux aérogares ;
- k) Reconduite aux frontières des personnes déclarées persona non grata ;
- l) Informer l'ANACM de tout acte de menace ;
- m) Participation à la gestion de crise.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	10 de 15
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

4.7 Brigade de la Gendarmerie de Transport Aérien (BGTA)

4.7.1 Des unités de la gendarmerie relevant de l'Armée Nationale de Développement (AND) sont mises à la disposition auprès de l'aviation civile pour une périodicité minimum de cinq (05) ans renouvelable pour carrière aux aéroports comoriens.

4.7.2 L'affectation, les mutations et les déplacements des gendarmes assurant les missions de BGTA aux aéroports ne peuvent s'effectuer que par suite à une faute grave constatée et avérée.

4.7.3 La BGTA est chargée, entre autres, de protéger l'emprise des aéroports de l'Union des Comores, notamment les entrées principales coté piste, de même que les autres accès (du pavillon présidentiel, du salon VIP, du parking avions, les arrivées et départs coté piste, les pistes d'atterrissage et de décollage, les aires de mouvements, le Bloc technique, la tour de contrôle et la zone fret).

4.7.4 Au titre de sa spécification, le personnel de la BGTA bénéficiera des formations de sûreté organisées par l'exploitant d'aéroport ou par toute autre entité nationale ou étrangère.

4.7.5 La BGTA concourt à l'exécution des lois, décrets et règlements relatifs à la sûreté, à la protection des aéronefs civils, aux installations et infrastructures aéroportuaires et de navigation aérienne.

4.7.6 Leurs activités s'exercent spécialement en zones réglementées des plates-formes aéroportuaires et des périmètres extérieurs de l'aéroport où elles veillent qu'aucune atteinte ne soit portée aux domaines de l'aviation civile.

4.7.7 Le personnel de la brigade de la gendarmerie des transports aériens a une double compétence :

1. Générale :

Il assure dans le cadre des prérogatives qui leur sont légalement conférées sur le plan territorial toutes les missions normalement dévolues aux militaires de la gendarmerie (police administrative, judiciaire, militaire) ;

2. Particulière :

Dans le domaine spécifiquement aéronautique, où il assure les missions suivantes d'une manière permanente:

- a) Protection et sécurité des personnes (passagers, équipages, personnel d'aéroport, public) et des biens par une surveillance générale des individus, des aéronefs, des installations et services de navigation aérienne, des matériels d'exploitation et des marchandises dans l'enceinte de l'aéroport contre les actes d'interventions illicites ;
- b) Patrouilles à l'intérieur de la zone aéroportuaire (côté piste) ainsi que l'inspection régulière du mur de clôture de l'intérieur de l'aéroport ;
- c) Maintien de l'ordre à l'intérieur de la zone aéroportuaire et leurs abords immédiats en liaison étroite avec les autres services ;
- d) Contrôle de la circulation à l'intérieur de l'aéroport ;
- e) Surveillance des mouvements des personnes et véhicules en direction des aéronefs sur l'aire de trafic des avions ;



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	11 de 15
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

- f) Utilisation des caméras de télévisions en circuit fermé pour la surveillance des activités aux zones réglementées, à l'extérieur et à la périphérie de l'aérogare, y compris le parking auto et le côté ville de l'aéroport ;
- g) Surveillance des aéronefs en service, y compris lors de l'embarquement et/ou au débarquement des passagers et bagages ;
- h) Surveillance des aéronefs hors service en stationnement sur l'aire de trafic ;
- i) Surveillance des aéronefs embarquant ou débarquant des matières dangereuses (armes, munitions et explosifs etc...) ou articles de grande valeur (or, argent, etc..) ;
- j) Surveillance des matières dangereuses sur les ZSAR ;
- k) Immobilisation des aéronefs suspects dans le cadre de la sûreté de l'Etat conjointement avec la Police aux frontières et/ ou la douane;
- l) Planification conjoncturelle en coordination avec l'administration aéroportuaire et toutes les entités aéroportuaires concernées, pour la riposte et la maîtrise des événements en cas d'actes de détournement d'aéronef, de sabotage, de menace à la bombe ou autre menace, d'attaques au sol ou de désordres civils ;
- m) Surveillance des limites entre la zone règlementée des aéroports ;
- n) Contrôle d'accès du personnel/des véhicules accédant en ZSAR et la surveillance des personnes se trouvant côté piste;
- o) Assistance en cas de besoin, à toute structure ou toute personne évoluant dans le domaine de l'aéroport ;
- p) Constatations des infractions au code et règlements de l'aviation civile en vigueur ;
- q) Enquêtes judiciaires et administratives concernant des personnes ou des biens relevant du domaine de l'aéronautique civile et informer l'ANACM de tout acte de menace.

4.8 La Force Comorienne de Défense (FCD)

4.8.1 Des éléments de la FCD sont déployés aux aéroports de l'Unions des Comores en appui de la Brigade de la Gendarmerie de Transport Aérien et de la Police aux Frontières.


4.8.2 Leurs activités s'exercent généralement en zones non réglementées des aéroports et des périmètres extérieurs de l'aéroport où elles veillent qu'aucune atteinte ne soit portée aux domaines de l'aviation civile.

4.8.3 Les éléments de la FCD sont présents aux aéroports, pour assurer la sûreté côté ville et aussi pour toute intervention armée.

4.8.4 Entre autres missions, les éléments de la FCD assurent :

- a) La protection et la sécurisation de l'emprise des aéroports (coté ville ou zone publique),
- b) La mise en œuvre des mesures de sûreté côté ville ;
- c) Le contrôle des entrées et sorties (portails coté ville de l'aéroport)
- d) La surveillance des installations météo et d'aides à la navigation aérienne ;



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	12 de 15
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

- e) La surveillance du dépôt d'hydrocarbures ;
- f) La surveillance des parkings auto ;
- g) La patrouille côté ville notamment le long du périmètre aéroportuaire, y compris les endroits donnant une vue directe aux parkings avion et aux aires de mouvement des aéronefs ;
- h) Par nécessité, la protection des zones vulnérables auxquelles les patrouilles ne peuvent y accéder ;
- i) Le traitement des bagages non identifiés et les objets suspects ;
- j) Recherche et enlèvement des engins explosifs qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite ;
- k) Riposte armée rapide à des incidents majeurs aux aéroports (négociation/libération d'otages, enlèvement d'engins explosifs) en collaboration avec d'autres services compétents.

4.9 Le service de renseignements

4.9.1 Le service de renseignements est chargé de l'évaluation de la nature et du niveau de la menace en permanence à l'intérieure du territoire et de l'espace aérien au-dessus du territoire comorien et doit aussi surveiller les passagers à l'arrivée et au départ afin d'identifier les personnes qui peuvent constituer une menace contre l'aviation civile.


4.9.2 Le service de renseignements est responsable de l'évaluation régulière des menaces pour la sûreté de l'aviation civile et de la transmission de toute information, action et ou tentative d'acte contre les intérêts de l'aviation civile à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACM), afin d'ajuster des mesures et éléments concernés aux règlements nationaux de sûreté de l'aviation civile.

4.9.3 Le service de renseignements doit communiquer sans délais à l'ANACM toute information de menace et de risque de la sûreté de l'aviation pour que des mesures et méthodes de résolutions soient déclenchées en temps opportun.

4.9.4 Les missions et responsabilités du service de renseignements aux aéroports sont les suivantes :

- a) Contrôler au niveau des aéroports, les entrées et les sorties des passagers susceptibles de constituer une menace pour la sécurité du transport aérien ;
- b) Contrôler l'évolution des menaces sur le plan national, régional et internationale ;
- c) Enquêter les refoulés et les expulsés pour savoir si les motifs de leur retour ne constituent pas une menace pour le transport aérien ;
- d) Contrôler les activités des exploitants d'aéroport, de la PAF, de la BGTA et toute autre entité aéroportuaire pour que des éventuelles défaillances ne menacent pas la sécurité du transport aérien ;
- e) Contrôler les activités des entités aéronautiques dans les plates-formes ;
- f) Faire un rapport trimestriel sur la situation des aéroports et transmettre ce rapport à l'ANACM ;



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	13 de 15
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

g) Donner des informations concernant la gestion et le fonctionnement des activités sur les plates-formes.

4.9.5 En plus des missions citées au § 4.10.1, 4.10.2, 4.10.3 et 4.10.4, le service de renseignements est tenu de collecter les renseignements sensibles à la sûreté de l'aviation civile, et d'informer l'ANACM de tout acte de menace pour analyse, évaluation, prise de mesures appropriées et diffusion.

4.10 Les services postaux

4.10.1 En matière de sûreté, la poste devant voyager à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial de passagers doit subir des contrôles de sûreté appropriés.

4.10.2 La poste doit être protégée contre toute intervention non autorisée depuis le point d'origine où les contrôles de sûreté sont effectués jusqu'au départ de l'aéronef.

4.10.3 Les autorités postales doivent avoir le statut d'agent habilité afin d'acheminer tout coli à bord d'aéronefs.

4.10.4 Les services postaux sont responsables de la sûreté de la poste et doivent élaborer un programme de sûreté et des procédures appropriées qui doivent être approuvés par l'ANACM. Les services postaux sont soumis aux contrôles prévus dans le cadre du PNCQSAC.

4.10.5 Les services postaux sont tenus de former leur personnel en matière de sûreté de l'aviation civile.

4.11 La douane aéroportuaire


4.11.1 La Douane aéroportuaire participe à la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

4.11.2 A cette fin, la douane aéroportuaire est chargée, entre autres, des actions suivantes :

- a) Contrôler les marchandises et les bagages des passagers à l'arrivée ;
- b) Contrôler la régularité de toutes les opérations d'importation et d'exportation, ainsi que de tout transport de moyens de paiement ;
- c) Surveiller les marchandises sous douane ;
- d) Surveiller et contrôler les marchandises en transit y compris les cargaisons ;
- e) Surveiller et contrôler les magasins et aires de dédouanement (fret, magasins dans la zone aéroportuaire et notamment boutiques hors taxe) ;
- f) Conduire et mettre en douane les marchandises et les bagages ;
- g) Vérifier la régularité des importations et exportations des marchandises notamment les armes et munitions ;
- h) Signaler au gestionnaire aéroportuaire, à la PAF et à la BGTA toute découverte d'armes, d'explosifs et autres engins, articles ou substances dangereux ;
- i) Porter assistance en cas de besoin aux forces de l'ordre.

4.11.3 En plus des missions citées au paragraphe 4.11.2 ci-dessus, la douane aéroportuaire a un rôle de police des bagages dans la zone de livraison des bagages.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	14 de 15
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

4.12 Prestataire de services d'assistance en escale

4.12.1 Les prestataires de services d'assistance en escale sont responsables des opérations d'enregistrement des passagers et de leurs bagages, et doivent appliquer toutes les mesures de sûreté appropriées dont notamment :

- a) Profilage ou questionnement des passagers à l'enregistrement;
- b) Correspondance entre passager avec ses documents ou titres de voyage, ainsi que ses bagages ;
- c) Surveillance de fret à l'arrivée et au départ ;
- d) Accompagnement des passagers et de leurs bagages pendant les opérations d'embarquement et de débarquement ;
- e) Dans le cadre du travail à bord et aux alentours immédiats des aéronefs, le personnel des prestataires de service d'assistance en escale doit respecter toutes les règles, procédures et consignes de sûreté de la plate-forme aéroportuaire.

4.12.2 Les prestataires d'assistance en escale doivent :

- a) Elaborer, mettre en œuvre et tenir à jour un programme de sûreté permettant de satisfaire aux exigences du PNSAC. Une version écrite de ce programme sera soumise à l'ANACM pour approbation.
- b) Désigner un responsable de sûreté au sein de son administration et notifier son identité à l'ANACM.

4.13 Autres organismes

4.13.1 Tous les prestataires aéroportuaire sont tenus de prendre des mesures nécessaires pour prévenir l'introduction de tout engin, produit ou matériel destructif pouvant compromettre la sécurité des vols.

4.13.2 Les responsabilités spécifiques dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile des organismes évoluant sur l'aéroport sont les suivantes :


- a) Signaler au service de sûreté de l'aéroport y compris la BGTA, la FCD et la PAF, de toute découverte d'armes, d'explosifs et autres engins, articles ou substances dangereux ainsi que toute activité suspecte portée à leur attention et pouvant avoir une incidence sur la sécurité de l'aviation civile ;
- b) Porter assistance aux services de sûreté et aux forces de l'ordre en cas de besoin.

4.13.3 Toutes les entités aéroportuaire qu'elles soient civiles ou militaires, étatiques ou privées exercent leurs missions sous la coordination de l'exploitant d'aéroport pour la réalisation des objectifs à court, moyen et long terme du programme de sûreté d'aéroport.

4.13.4 En cas de défaillance avérée et récidivée d'une entité responsable de la mise en œuvre des mesures de sûreté, l'ANACM procédera au retrait ou à la suspension du Certificat d'Exploitation de Sûreté de l'entité responsable de ce manquement.


4.13.5 Chaque entité chargée de la mise en œuvre d'éléments pertinents du PNSAC doit vérifier périodiquement que la mise en œuvre des mesures de sûreté sous-traitée à des prestataires de services externes est conforme au programme de sûreté de l'entité.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	15 de 15
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

4.13.6 Les autres entités et intervenants de l'aéroport sont chargés chacun en ce qui lui concerne de la sûreté de la zone où se situent leurs activités respectives.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	1 de 6
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

CHAPITRE V

COORDINATION ET COMMUNICATION

5.1 Conseil National de Sûreté de l'Aviation Civile (CNSAC)

5.1.1 Généralités

5.1.1.1 Un Conseil National de Sûreté de l'Aviation Civile (CNSAC) est institué en Union des Comores pour assurer une meilleure coordination et uniformisation de l'application des mesures de sûreté de l'aviation entre les différents ministères, services et autres organismes concernés.

5.1.1.2 Le CNSAC se réunit régulièrement et agit sous l'autorité du gouvernement de l'Union des Comores.

5.1.2 Mandat du CNSAC

Le mandat de ce conseil est le suivant :


- a) Conseiller et accompagner l'ANACM au sujet des mesures de sûreté de l'aviation nécessaires pour faire face aux menaces dirigées contre l'aviation civile, ses installations et services ;
- b) Suivre constamment la mise en application des mesures de sûreté et formuler des recommandations de changement à la suite de nouveaux renseignements sur la menace, l'évolution de la technologie, les techniques de sûreté de l'aviation et en fonction d'autres facteurs ;
- c) Promouvoir la prise en compte des aspects relatifs à la sûreté de l'aviation civile lors de la conception de nouveaux aéroports ou de l'expansion d'installations existantes ;
- d) En coordination avec l'ANACM, recommander les modifications à introduire dans la politique nationale de sûreté de l'aviation civile sur le plan national et coordonner l'application ;
- e) Soumettre au gouvernement les propositions d'adoption du PNSAC ;
- f) Étudier les recommandations formulées par les comités de sûreté aéroportuaire (CSA), et selon le cas, recommander à l'ANACM les changements à y apporter ;
- g) Veiller à ce que soient établis et mis en œuvre des programmes de formation garantissant l'efficacité du PNSAC ;
- h) Approuver chaque année un budget de sûreté afin de financer le coût du maintien et de la réalisation des objectifs définis dans le PNSAC.

5.1.3 Composition du CNSAC

5.1.1 Pour que ses décisions soient effectivement suivies d'effets, le CNSAC est composé des membres suivants :

1. Le Ministre chargé de l'aviation civile ;
2. Le Secrétaire Général du Gouvernement ;
3. Le Ministre des relations extérieures ;



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	2 de 6
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

4. Le Ministre des finances ;
5. Le Ministre de l'intérieur ;
6. Le Ministre de la défense.

5.1.2 Outre les membres permanents cités au § 5.1.1, le conseil peut inviter les dirigeants provenant d'administrations aéroportuaires, d'exploitants d'aéronefs et du fournisseur de service de la navigation aérienne, ainsi que d'autres hauts responsables de la force de l'ordre de l'Union des Comores, à participer à certaines sessions, sur une base ad hoc, afin de tirer parti de leurs connaissances et expériences techniques.

5.1.3 Le CNSAC est présidé par le Ministre en charge de l'aviation civile et le secrétariat est assuré par le Directeur général de l'ANACM.

5.1.4 Les séances seront convoquées par le Président du CNSAC et le conseil se réunit deux fois par année civile en session ordinaire, et peut se réunir en session extraordinaire autant de fois que cela est nécessaire. Signé par le Président du CNSAC et le Secrétaire de séance, le procès-verbal de chaque session sera transmis aux autorités concernées.

5.2 Comité de Sûreté d'Aéroport (CSA)

5.2.1 Généralités

5.2.1.1 Un comité de sûreté aéroportuaire est créé à chaque aéroport ouvert à la circulation aérienne publique de l'Union des Comores.

5.2.1.2 Le comité de sûreté d'aéroport est l'instance où les organismes et les personnes participant aux divers aspects du programme de sûreté d'aéroport se réunissent régulièrement afin d'examiner la mise en œuvre du PNSAC et notamment les mesures spéciales et les recommandations visant à améliorer la situation.

5.2.1.3 L'objectif principal du CSA est d'accompagner et aider l'exploitant d'aéroport dans la coordination de la mise en œuvre des mesures de contrôle et des procédures de sûreté énoncées dans le programme de sûreté d'aéroport.

5.2.1.4 En outre, le CSA est chargé de veiller à l'efficacité continue des mesures de sûreté d'aéroport, en se fondant sur les analyses d'évaluation des menaces, les événements récents et les résultats des contrôles de la qualité.

5.2.2 Attributions du comité de sûreté d'aéroport

5.2.2.1 Le mandat du comité de sûreté d'aéroport est le suivant :

- a) Superviser et suivre le PSA, notamment les mesures spéciales introduites par l'exploitant d'aéroport, les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs de service de la navigation aérienne et les locataires de l'aéroport ;
- b) Déterminer les zones vulnérables de l'aéroport, incluant le matériel et les installations essentiels, et évaluer régulièrement la sûreté de ces zones ;
- c) S'assurer que les mesures et procédures de sûreté en place sont adéquates pour faire face aux menaces, et restent constamment à l'examen, en couvrant aussi bien les situations normales que les éventualités pour périodes de sûreté renforcée et en cas d'urgence ;



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	3 de 6
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

- d) Veiller à ce que les recommandations d'amélioration des mesures et des procédures de sûreté soient mises en oeuvre ;
- e) Informer l'ANACM de la situation actuelle des mesures et des procédures de sûreté appliquées à l'aéroport, et saisir cette autorité de tous problèmes liés à la protection de l'aéroport et de ses services qui ne peuvent être résolus à l'échelle locale ;
- f) Veiller à l'instruction et à la formation de sûreté pour le personnel de l'aéroport ;
- g) Donner des conseils sur l'élaboration et la mise en œuvre des mesures et procédures de sûreté d'aéroport ;
- h) Étudier et proposer à l'exploitant d'aéroport toute mesure nécessaire afin d'améliorer la sûreté à l'intérieur de l'aéroport ;
- i) S'assurer de la tenue à jour du programme de sûreté d'aéroport et suivre son application ;
- j) Proposer l'intégration de mesures de sûreté aux programmes d'aménagement et d'extension de l'aéroport ;
- k) Proposer des mesures palliatives pour remédier aux carences ou aux points préoccupants identifiés dans les tâches déléguées à d'autres entités au niveau de l'aéroport ;
- l) Examiner la menace qui pèse sur la sûreté de l'aéroport ;
- m) Examiner et fournir des avis concernant les projets d'installations ou procédures opérationnelles nouvelles ou modifiées ;
- n) Examiner les résultats des mesures de contrôle de la qualité ainsi que des audits ou inspections externes ;

5.2.2.2 Le comité de sûreté d'aéroport est présidé par le Directeur d'aéroport et le secrétariat est assuré par le responsable de sûreté d'aéroport.

5.2.2.3 Le comité de sûreté d'aéroport se réunit en séance ordinaire une (1) fois par trimestre et en séance extraordinaire autant de fois que cela est nécessaire. Les séances sont convoquées par le Président du comité et chaque séance fait l'objet d'un procès-verbal qui sera transmis aux autorités concernées.

5.2.3 Composition du comité de sûreté d'aéroport

5.2.3.1 Le comité de sûreté d'aéroport est composé comme suit :

- a) Le Directeur de chaque aéroport ;
- b) Le Chef d'escale de chaque exploitant d'aéronefs ;
- c) Le fournisseur de service de la navigation aérienne ;
- d) Le Commandant de la PAF ;
- e) Le Commandant de la BGTA ;
- f) Le représentant de la douane aéroportuaire ;
- g) Le prestataire de service d'assistance en escale ;
- h) Le service des hydrocarbures d'aviation ;
- i) Le service de santé aux frontières.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	4 de 6
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

5.2.3.2 En plus des membres réguliers du CSA, d'autres représentants seront déterminés dans le PSA selon les besoins et/ou des sous-comités spéciaux permanents chargés de régler des questions spécifiques.

5.2.3.3 Le PSA déterminera aussi des indications détaillées sur les arrangements administratifs concernant le fonctionnement du CSA, notamment, mais sans nécessairement s'y limiter, les éléments suivants :

- a) date et heure des réunions ;
- b) lieu des réunions ;
- c) qualifications et nominations des membres ;
- d) conduite des réunions ;
- e) classification de sécurité des renseignements et des documents ;
- f) rédaction et distribution des procès-verbaux des réunions.

5.3 Communication et coopération avec d'autres Etats

5.3.1 Généralité

5.3.1.1 Afin de renforcer la sûreté du système aéronautique mondial, l'Union des Comores coopérera avec d'autres Etats pour l'élaboration et la mise en œuvre des pratiques et procédures de sûreté de l'aviation civile. Ainsi, les lignes de communication définies dans ce présent PNSAC faciliteront les échanges de renseignements entre l'Union des Comores et les autres Etats sur :

- a) les menaces ;
- b) les techniques des terroristes ;
- c) les expériences de l'emploi du matériel de sûreté et ;
- d) les pratiques opérationnelles.

5.3.1.2 L'Union des Comores coopèrera également avec d'autres États afin de fournir une riposte conjointe à un acte d'intervention illicite. Et lorsqu'elle prend des mesures sur son territoire pour libérer les passagers et les membres d'équipage d'un aéronef victime d'un acte d'intervention illicite, l'Union des Comores tirera parti, le cas échéant, de l'expérience et des capacités de l'État de l'exploitant, de l'État de construction et de l'État d'immatriculation de l'aéronef en question.

5.3.1.3 Dans le cadre de la coopération avec d'autres Etats, les communications confidentielles passeront par l'ANACM par les voies officielles (courrier ou e-mail) ou par l'aide du réseau de l'OACI de points de contact en sûreté de l'aviation civile au quel l'Union des Comores est membre.

5.3.2 Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile

5.3.2.1 Sur demande, l'Union des Comores, par le biais de l'ANACM communiquera à d'autres Etats une version écrite des parties pertinentes de son PNSAC, incluant, sans s'y limiter, le Programme National de formation à la sûreté de l'Aviation Civile (PNFSAC) et le Programme National de Contrôle de la Qualité de la Sûreté de l'Aviation Civile (PNCQSAC).



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	5 de 6
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

5.3.2.2 Selon les besoins, l'Union des Comores coopérera avec d'autres Etats pour adapter son PNSAC en vue d'établir des pratiques et procédures cohérentes entre les Etats et de renforcer de façon générale la sûreté de l'aviation civile internationale.

5.3.2.3 L'Union des Comores coopérera, avec d'autres États à l'élaboration de programmes nationaux de formation et de contrôle qualité en sûreté de l'aviation civile et à l'échange de renseignements concernant ces programmes.

5.3.3 Mesures spéciales de sûreté

5.3.3.1 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 seront satisfaites, dans la mesure du possible.

5.3.3.2 L'État demandant des mesures de sûreté supplémentaires pour un ou des vols spécifiques est tenu de consulter l'ANACM, et prendra en considération les mesures alternatives proposées par cette dernière, équivalentes à celles qui sont demandées.

5.3.3.3 En cas de nécessité ou de besoin d'envisager de conclure des arrangements de collaboration afin d'accroître la viabilité du système de sûreté de l'aviation en évitant les doubles emplois inutiles des contrôles de sûreté, l'Union des Comores effectuera ces arrangements après qu'ils sont fondés sur une vérification de l'équivalence des résultats en matière de sûreté obtenus par l'application de contrôles de sûreté efficaces au point d'origine.

5.3.4 Renseignements sur la menace

5.3.4.1 Dans le cadre de la collecte et/ou de l'évaluation des renseignements sur la menace dirigée contre l'aviation civile, l'ANACM avisera dès que possible les autorités compétentes de l'Etat dont elle est au courant d'une menace crédible dirigée contre les intérêts de l'aviation civile de cet Etat.

5.3.4.2 L'ANACM établira et mettra en œuvre des procédures pour partager, en temps opportun et 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.

5.3.4.3 Les demandes de renseignements sur la menace seront adressées à l'ANACM, et cette dernière notifiera l'autorité compétente de ce deuxième État le plus tôt possible.


5.3.4.4 Sur demande d'un autre État contractant, l'Union des Comores partagera dans la mesure du possible les résultats de l'audit réalisé par l'OACI et les mesures correctrices prises par l'Union des Comores, comme il convient et dans le respect de sa souveraineté.

5.3.5 Protection des renseignements de sûreté

5.3.5.1 Des procédures appropriées de protection et de traitement doivent être établies et mises en place par tous les entités concernées aux mesures de sûreté de l'aviation pour les renseignements et informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation communiquées par d'autres Etats contractants 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.

5.3.5.2 Les mesures de protection de renseignements devront spécifier le degré de protection maximum, en tenant compte des besoins nationaux de protection des informations sensibles établis par les autorités compétentes.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	6 de 6
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

5.3.5.3 Chaque acteur concerné du système de l'aviation détermine son système critique d'information aéronautique et mettra en place des mesures préventives en utilisant une méthodologie d'évaluation des risques, ainsi que des mesures essentielles d'atténuation des vulnérabilités, et, s'il y a lieu, de riposter de façon appropriée à un incident.

5.3.5.4 Toute demande de communication d'informations sur la sûreté de l'aviation civile doit être adressée à l'ANACM, pour traitement, analyse et la prise de décision sur la réponse à communiquer ou la destruction de renseignements relatifs à la sûreté de l'aviation.

5.3.5.5 Le cas échéant, les services impliqués aux renseignements et informations de sûreté de l'aviation civile communiqués par d'autres Etats doivent les protéger et les transmettre par le moyen sûr et rapide possible à l'ANACM.

5.3.6 Accords bilatéraux

5.3.6.1 Des accords bilatéraux sur les services aériens et, spécifiquement sur la sûreté de l'aviation civile sont conclus avec les États entretenant des relations aériennes avec l'Union des Comores.

5.3.6.2 Toutefois, d'autres spécifications de sûreté peuvent être rajoutées en cas de manquement des clauses concernant la sûreté de l'aviation par l'Union des Comores en tenant compte du type existant dans le manuel de sûreté de l'OACI.

5.4 Communication avec les médias

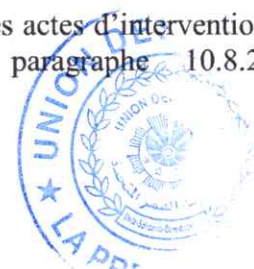
5.4.1 Afin de répondre aux demandes régulières d'informations présentées par la presse et d'autres médias, une voie formelle de communication est créée entre l'ANACM et les services des médias de l'Union des Comores.


5.4.2 Le Directeur Général de l'ANACM assurera la communication auprès des médias en matière de sûreté de l'aviation ou toute autre personne qu'il aura désignée.

5.5 Communication avec l'OACI

5.5.1 L'Union des Comores a notifié à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) l'identité de l'autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation civile qui est désignée conformément à la loi N°17-016/AU portant code de l'aviation, en son article 172, paragraphe 1.

5.5.2 L'Union des Comores fournira à l'OACI des rapports écrits sur les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, ainsi qu'il est précisé au paragraphe 10.8.2.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	1 de 18
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

CHAPITRE VI

PROTECTION DES AEROPORTS, DES AERONEFS ET DES INSTALLATIONS DE NAVIGATION AERIENNE

6.1 Généralités

6.1.1. Les exploitants d'aéronefs/d'aéroport, le fournisseur de service de la navigation aérienne et le service d'assistance en escale doivent établir dans leurs programmes de sûreté respectifs des dispositions et des procédures spécifiques relatives à la protection d'aéronefs, d'aéroports, des installations d'assistance en escale et d'autres installations de navigation aérienne dans les conditions normales et en cas de menace accrue.

6.1.2. L'exploitant d'aéroport doit établir et mettre en œuvre des systèmes d'identification de personnes et de véhicules pour empêcher les accès non autorisés aux zones côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé (ZSAR).

6.1.3. L'accès aux zones côté piste et aux ZSAR ne sera autorisé qu'à ceux qui ont un besoin opérationnel ou une autre raison légitime de s'y trouver. L'identité et l'autorisation sont vérifiées aux points de contrôle désignés avant d'autoriser l'accès à ces zones.

6.1.4. Chaque entité concernée par la mise en œuvre du PNSAC doit mettre en place des mesures d'inspection-filtrage des personnes autres que les passagers, de même que les articles qu'elles transportent avant leur entrée dans les ZSAR des aéroports.

6.2 Désignation des zones de sûreté à accès réglementé

6.2.1. Les zones de sûreté à accès réglementé (ZSAR) sont des secteurs d'aéroports où se déroulent les opérations vitales pour l'exploitation sûre et continue. Ces ZSAR sont définies sur la base d'une évaluation de risque. Il s'agit de :

A. Secteurs sûreté :

1) Secteur A (Avion) :

Le secteur A comprend l'intérieur d'un aéronef, y compris la soute.

2) Secteur B (Bagages) ;

Les lieux de sécurisation, de tri et de stockage des bagages de soute au départ et en correspondance, et les zones de traitement des bagages de soute à l'arrivée. Ce secteur n'est attribué qu'aux personnes devant manipuler, transporter ou acheminer des bagages de soute au départ et à l'arrivée.

3) Secteur F (Fret)

C'est la zone de conditionnement et de stockage du fret à l'export.

4) Secteur P (Passagers) y compris la salle d'enregistrement et la salle d'arrivée des passagers ;



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	2 de 18
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

C'est le hall d'enregistrement des passagers au départ et le hall d'arrivée des passagers pour les formalités frontalières et récupération des bagages, les salons VIP arrivée.

5) Secteur **S** (Salle d'embarquement)

Il est composé des salles d'attente des passagers pour l'embarquement, les salons VIP départ et les duty free.

B. Secteurs fonctionnels :

1) Secteur **ENE** (Energie) :

Il est composé des centrales électriques, du dépôt d'essence (SCH-Aviation), châteaux d'eau, réseaux informatiques et téléphoniques.

2) Secteur **MAN** (Aires de Manœuvre) ;

Il est composé des pistes (aires de décollage et d'atterrissage), voies de circulation et des routes de service coupant tout ou partie des pistes ou voies de circulation.

3) Secteur **NAV** (Navigation) ;

secteurs contenant les installations utilisées pour assurer le contrôle et la sécurité de la circulation aérienne : la tour de contrôle, le bloc technique, les aides à la navigation aérienne (notamment les équipements hors aéroport définis dans ce présent PNSAC).

4) Secteur **TRA** (Aires de Trafic)

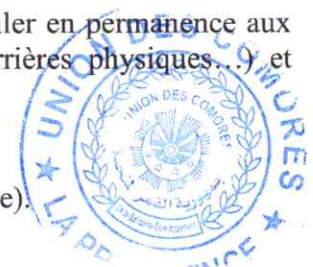
Ce secteur est composé des aires de stationnement des aéronefs (parking avion) situées devant les aérogares passagers et fret, hors-piste.

6.2.2. Chaque exploitant d'aéroport est tenu de désigner les zones ou secteurs faisant partie des zones de sûreté à accès réglementé telles que définies au § 6.2.1 selon la configuration d'aéroport et sur la base d'une évaluation des risques de sûreté.

6.2.3. La limite entre côté ville et côté piste d'un aéroport doit revêtir la forme d'un obstacle physique clairement visible pour le public et qui interdit tout accès aux personnes non autorisées.

6.2.4. Les zones de sûreté à accès réglementé sont délimitées de telle manière à :

- a) Prévenir l'introduction non autorisée de personnes, d'armes, d'explosifs et d'articles dangereux dans les zones protégées ;
- b) Réduire le nombre d'accès au strict minimum et les surveiller en permanence aux moyens de différents équipements (caméras, portails, barrières physiques...) et ressources humaines ;
- c) Fermer toute entrée non utilisée ;
- d) Superviser et protéger les portails frangibles (accès d'urgence).



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	3 de 18
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

6.2.5. Lorsqu'une zone de sûreté à accès réglementé est établie, une fouille de sûreté des parties qui pourraient avoir été contaminées est réalisée immédiatement avant l'établissement de cette zone, afin d'obtenir une assurance raisonnable que la zone en cause ne contient pas d'articles prohibés. La présente exigence s'applique également dans le cas d'aéronefs soumis à une fouille de sûreté.

6.2.6. Lorsque des personnes non autorisées ont eu accès à des zones de sûreté à accès réglementé, une fouille de sûreté des parties qui pourraient avoir été contaminées est réalisée dès que possible afin d'obtenir une assurance raisonnable qu'aucune partie ne contient d'articles prohibés. La présente exigence s'applique également dans le cas d'aéronefs soumis à une fouille de sûreté.

6.2.7. L'accès à ces zones est interdit à toute personne non autorisée et seule la personne en service ayant un badge mentionnant la zone correspondante peut y accéder.

6.2.8. En cas de non-respect aux dispositions du présent PNSAC, des sanctions sont prévues pour les contrevenants à la réglementation.

6.2.9. Des plans délimitant toutes les zones à accès réglementé d'aéroport doivent être élaborés par les exploitants d'aéroport en concert avec les autres entités concernées. Ces plans et autres plans modifiés ou de remplacement doivent être soumis à l'ANACM pour approbation.

6.2.10. L'accès aux zones côté piste dans les aéroports comoriens est contrôlé afin d'empêcher les entrées non autorisées conformément aux procédures décrites dans ce présent PNSAC et dans les programmes respectifs de sûreté des aéroports.

6.2.11. Les zones désignées comme zones de sûreté à accès réglementé aux aéroports comoriens sont décrites dans les PSA respectifs de ces aéroports.


6.2.12. Les entités chargées de la mise en œuvre du contrôle des accès et de l'inspection/filtrage des passagers, des bagages de cabines et bagages de soute doivent appliquer des mesures de sûreté aléatoire et imprévisible, selon le cas.

6.2.13. Les zones situées hors des limites des aéroports et désignées comme zones à accès réglementé sont les suivantes :

- a) Sites radar du contrôle de la circulation aérienne ;
- b) Sites des aides de navigation telles que les ILS, VOR, NDB ;
- c) Antennes VHF sol-air ;
- d) Toute installation ou bâtiment servant à l'aviation civile.

6.2.14. Les marchandises et fournitures introduites dans des zones de sûreté à accès réglementé sont soumises à des contrôles de sûreté appropriés, y compris l'inspection/filtrage et ou des contrôles de sûreté appropriés, pouvant inclure un processus de sûreté de la chaîne logistique.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	4 de 18
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

6.3 Protection des zones de sûreté à accès réglementé (ZSAR)

6.3.1. Les zones à accès réglementé définies dans le présent PNSAC sont protégées par une combinaison de moyens humains, matériels et de patrouille afin d'empêcher l'accès non autorisé.

6.3.2. Chaque ZSAR doit être séparée du public ou des zones à accès non réglementées (côté ville) par une barrière physique appropriée, qui sera inspectée à intervalles irréguliers.

6.3.3. Le programme de sûreté d'aéroport doit inclure des plans détaillés indiquant clairement la séparation entre ZSAR et zones non réglementées avec description de ces plans.

6.3.4. L'accès aux zones de sûreté de chaque aéroport ou dans d'autres installations hors aéroport est conditionné par l'utilisation d'un titre d'accès aéroportuaire.

6.3.5. L'exploitant d'aéroport est tenu de mettre en place un système d'éclairage aux points de contrôle d'accès et de stationnement de nuit des aéronefs.

6.4 Contrôle d'accès – conditions générales

6.4.1. Tous les passagers et autres personnes autorisées, ainsi que tous leurs bagages et objets portés sont inspectés-filtrés avant d'être admis à pénétrer dans une zone de sûreté à accès réglementé des aéroports.

6.4.2. Des contrôles similaires s'appliquent aux véhicules autorisés, l'accès étant limité à ceux qui en ont réellement besoin pour des raisons opérationnelles.

6.4.3. L'accès aux zones réglementées est réservé aux quatre catégories de personnes ci-après :


- a) les passagers en règle détenteurs de documents de voyage et d'un titre de transport valides qui ont été acceptés pour un voyage sur une ligne aérienne;
- b) le personnel en service détenteur d'un titre d'accès valide, approuvé pour pénétrer dans une zone à accès réglementé, comme stipulé dans le programme de sûreté d'aéroport;
- c) les membres d'équipages des compagnies aériennes en service opérant sur la plateforme et possédant leurs certificats valides de membre d'équipage (Crew Member Certificat);
- d) les membres d'équipage et passagers de tout vol d'aviation générale ou d'affaire ;

6.4.4. Les autorités chargées de contrôler l'accès aux zones réglementées (police aux frontières, gendarmerie des transports aériens, service de gardiennage), veilleront à ce que les barrières physiques délimitant les zones à accès réglementé soient bien entretenues.

6.4.5. Le programme de sûreté d'aéroport spécifiera sur un plan les points d'entrée reconnus permettant de franchir la barrière des zones à accès réglementés et s'assurera que ces points sont suffisamment protégés, au moins autant que la barrière elle-même.

6.4.6. L'accès aux ZSAR et aux autres zones coté piste d'un aéroport est contrôlé en permanence, afin qu'une personne non autorisée ne puisse y accéder et qu'aucun article prohibé ne soit introduit dans les zones de sûreté à accès réglementé ou dans un aéronef.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE		Page	5 de 18
			Edition 04	2026
			Révision 00	-

6.5 Sûreté côté ville

6.5.1. Les exploitants d'aéroports doivent être identifiés en concert avec les autorités concernées les zones côté ville des aéroports qui devront faire l'objet de mesures de sûreté destinées à atténuer les menaces.

6.5.2. Les exploitants d'aéroports doivent établir des mesures et procédures de sûreté des zones côté ville pour réduire le risque et éviter d'éventuels actes d'intervention illicite, en fonction des évaluations des risques réalisés par les autorités ou entités compétentes.

6.5.3. Chaque exploitant d'aéroport doit s'assurer de la coordination des mesures de sûreté côté ville entre les services, agences et organismes compétents et les autres entités.

6.6 Contrôle d'accès – personnes

6.6.1 Généralités

6.6.1.1 Toute personne doit être munie d'un titre d'accès valide de l'aéroport et le porter en permanence de façon visible pour être admise côté piste.

6.6.1.2 Les personnes qui se trouvent côté piste doivent présenter leurs titres d'accès sur demande aux fins du contrôle.

6.6.1.3 Les passagers sont autorisés à pénétrer dans les zones à accès réglementés désignées à leur intention, lors du processus d'embarquement, à condition qu'ils soient en possession des documents ci-après et qu'ils les soumettent pour inspection :

- a) les documents de voyage authentiques et valides,
- b) une carte d'embarquement authentique délivrée par un transporteur aérien. Cette carte d'embarquement doit porter le nom du passager enregistré et sa destination.

6.6.1.4 Le personnel d'aéroports est autorisé à pénétrer dans des zones réglementées, telles que précisées au permis d'accès.

6.6.2 Conditions d'attributions des titres d'accès

6.6.2.1 Les exigences suivantes sur la délivrance des titres d'accès aéroportuaire doivent être respectées avant d'attribuer un badge d'aéroport :

- a) Toutes les demandes de titres d'accès aéroportuaire ou de renouvellement doivent être présentées à l'exploitant d'aéroport par courrier de l'employeur.
- b) En plus du formulaire de demande de permis d'accès, les documents suivants sont joints au dossier de demande de badge:
 - i. Une photographie récente du demandeur ;
 - ii. Une copie de la pièce d'identité valide ;
 - iii. Un extrait de casier judiciaire de moins de trois mois ;
 - iv. Une attestation de travail ;
 - v. Un certificat de résidence.

- c) Le DG de l'ANACM, le DG de l'aéroport, le DG du prestataire de service d'assistance et le Représentant de l'ASECNA, le personnel de la BGTA, de la PAF, de la FCD et le Chef de la brigade touristique/surveillance de la douane



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	6 de 18
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

aéroportuaire sont exemptés de casier judiciaire ;

- d) Après dépôt du dossier à l'exploitant d'aéroport, ce dernier transmet ensuite le dossier au service de délivrance des titres d'accès qui vérifie l'authenticité et la justification ou la nécessité de la délivrance d'un badge ;
- e) L'exploitant d'aéroport met en place une base de données des titres d'accès aéroportuaire.
- f) Les dossiers de demandes d'attribution de titre d'accès seront transmis à une commission d'analyse et d'attribution des titres d'accès aéroportuaires pour examen. Cette commission déterminera l'authenticité de la demande et s'assurera que les zones demandées correspondent bien aux missions du demandeur.
- g) Les demandes écrites sont soumises à une vérification des antécédents de l'intéressé effectuée par la brigade de recherche de la gendarmerie pour éviter que des titres d'accès soient délivrés à des personnes non souhaitables conformément aux exigences du PNSAC.
- h) Les vérifications des antécédents des nationaux ayant résidé à l'étranger ou des étrangers se font avec l'OICP-INTERPOL ou les Etats concernés.
- i) Les vérifications d'antécédents incluront des recherches pour détecter toute participation au sein de groupes soupçonnés d'activités ou de sympathies terroristes, ainsi que des vérifications de l'identité et des expériences de la personne, incluant ses antécédents criminels. Les vérifications d'antécédents se font répéter à chaque fois que les titres d'accès d'aéroport doivent être renouvelés.
- j) Toute personne qui doit avoir accès aux ZSAR doit suivre avec succès une session de sensibilisation en matière de sûreté de l'aviation renouvelable tous les deux ans, y compris sur les risques de la sûreté de l'aviation telle que prescrite dans le programme national de formation de sûreté de l'aviation civile. Il doit recevoir pour instructions de rendre compte au responsable de sûreté d'aéroport, à l'exploitant d'aéroport et aux forces de l'ordre, de tout incident susceptible de faire peser une menace sur la sûreté de l'aviation.


6.6.2.2 Les zones à accès réglementé sont subdivisées en zones dont l'accès n'est autorisé qu'à ceux qui ont droit de s'y rendre.

6.6.2.3 Le programme de sûreté d'aéroport doit contenir les règlements et mesures détaillés sur la procédure de contrôle d'accès des personnes aux zones d'aéroports.

6.6.2.4 Chaque badge d'aéroport doit porter, au minimum :

- a) Le nom du titulaire et son organisme;
- b) Une photographie du titulaire ;
- c) La fonction du titulaire ;
- d) La date de validité ;



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE		Page	7 de 18
			Edition 04	2026
			Révision 00	-

- e) Les ZSAR pour lesquelles le badge est valable ;
- f) La signature du directeur d'aéroport ;
- g) d'autres consignes seront mentionnées au verso.

6.6.2.5 Le badge d'aéroport doit être porté en permanence, de façon bien visible, sur les vêtements extérieurs lors de l'entrée ou du séjour dans une zone de sûreté à accès réglementé d'aéroport.

6.6.3 Mesures de contrôle d'accès

Les titres d'accès d'aéroport sont vérifiés dans tous les points de contrôle d'accès et dans les zones de sûreté à accès réglementé, soit visuellement par le personnel de sûreté (y compris la BGTA, la PAF, les inspecteurs AVSEC en mission) soit électroniquement au moyen d'un système automatisé ayant au moins la même efficacité.

6.6.4. Responsabilités du personnel de sûreté

6.6.2.1 Le personnel de sûreté doit demander une justification à toute personne présente dans une zone de sûreté à accès réglementé et qui ne porte pas en évidence un titre d'accès. La personne ainsi interpellée doit être signalée à l'exploitant d'aéroport.

6.6.2.2 Le personnel de sûreté doit demander une justification pour tout véhicule non autorisé et observé dans les ZSAR. Le chauffeur du véhicule doit être signalé à l'exploitant d'aéroport.

6.6.5. Contrôle des titres d'accès

6.6.3.1 La validité et l'adéquation au porteur du titre d'accès font l'objet d'une vérification électronique ou visuelle au point de contrôle d'accès.

6.6.3.2 En cas de cessation ou de changement d'emploi à l'aéroport, le titre d'accès de l'employé doit être retourné au service de délivrance des titres d'accès aéroportuaire.

6.6.3.3 Le détenteur doit immédiatement avertir son employeur et au service de délivrance des titres d'accès aéroportuaire en cas de perte ou de vol de son titre d'accès. Le titre en question doit alors être immédiatement annulé. Une procédure d'exploitation normalisée d'aéroport déterminera la manière à suivre en cas de vol ou de perte d'un badge aéroportuaire.

6.6.3.4 Un registre de tous les titres d'accès perdus ou volés pour lesquelles des copies ont été délivrés doit être tenu par le service de délivrance des titres d'accès aéroportuaire.


6.6.3.5 La liste des titres d'accès perdus ou volés est diffusée par le service de délivrance des titres d'accès aéroportuaire aux différents points d'accès des véhicules et des personnes.

6.6.3.6 Les membres d'équipage autres que les titulaires d'un titre d'accès aéroportuaire valide doivent être accompagnés en permanence lorsqu'ils se trouvent dans des zones de sûreté à accès réglementé autres que :

- a) des zones où des passagers peuvent se trouver ;
- b) les zones situées à proximité immédiate de l'aéronef à bord duquel ils sont arrivés ou vont partir et ;
- c) Les zones désignées pour les équipages.

6.6.3.7 L'accompagnateur d'un membre d'équipage doit :



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE		Page	8 de 18
			Edition 04	2026
			Révision 00	-

- a) détenir un badge permanent et valide et ;
- b) avoir en permanence à portée directe du regard de la personne accompagnée et ;
- c) veiller de façon raisonnable à ce qu'aucun manquement à la sûreté ne soit commis par la personne accompagnée.

6.6.3.8 La BGTA est tenue de fermer et verrouiller les portes d'embarquement des passagers lorsqu'elles ne servent pas, sous réserve des règles sur l'évacuation d'urgence et la sécurité.

6.6.6. Révocation des titres d'accès

6.6.4.1 Les titres d'accès sont retirés immédiatement par la police aux frontières ou par la brigade de la gendarmerie de transport aérien en cas de non-respect constaté des règles de circulation aux zones réglementées d'aéroport.

6.6.4.2 La révocation des titres d'accès est temporaire si l'infraction commise est moins grave, ne mettant pas en danger la sécurité du transport aérien. L'infraction est constituée par :

- a) L'accès sans badge des employés d'aéroport ;
- b) L'accès dans une zone non autorisée ;
- c) Le port du badge de façon non apparent ;
- d) L'accès aux zones réglementées sans motif professionnel ;

6.6.4.3 La révocation des titres d'accès est définitive lorsque l'infraction commise est grave, et mettant en danger la sécurité de transport aérien. Elle est prononcée par décision de la commission d'analyse et de délivrance des titres d'accès aéroportuaire).

6.6.4.4 Les infractions concernées sont constituées notamment par :

- a) Acte ou tentative d'acte de malveillance ;
- b) Usurpation d'identité et falsification de titre d'accès ;
- c) Complicité volontaire de nature à compromettre la sécurité du transport aérien ;
- d) Passage forcé aux points d'accès ;
- e) Falsification du dossier personnel pour l'obtention de titre d'accès.
- f) D'autres sanctions judiciaires sont prévues dans la loi portant code de l'aviation civile.

6.6.4.5 L'ANACM peut retirer à tout moment les titres d'accès aéroportuaire en cas de faute constatée et avérée.

6.7 Protection des points de contrôle de sûreté


Les points d'accès doivent être surveillés et protégés par un système de surveillance électronique, ou par un système manuel actionné par un personnel de sûreté.

6.8 Surveillance de l'aérogare et les zones publiques

6.8.1. Toutes les zones d'aérogare accessibles au public font l'objet d'une surveillance à l'aide de patrouilles. Les passagers et les autres personnes sont surveillés par le personnel de sûreté.

6.8.2. Les installations qui sont situées côté ville telles que les parcs de stationnement des véhicules et les zones de rassemblement du public, les routes d'accès publiques à l'intérieur de la plate-forme aéroportuaire, les stations de location de véhicules et des taxis, et tout emplacement réservé sur l'aéroport aux services de restauration font l'objet de surveillance.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	9 de 18
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

6.8.3. Les exploitants d'aéroport sont tenus de procéder à une évaluation de risque de sûreté pour déterminer la proportion de personnes, autres que les passagers entrant dans les zones de sûreté à soumettre à l'inspection/filtrage.

6.8.4. Le badge d'accès aux ZSAR doit être retourné immédiatement à l'e dans les cas suivants :

- a) à la demande de l'exploitant d'aéroport suite à une faute constatée et avérée ;
- b) lorsque la personne a cessé de travailler aux ZSAR;
- c) à l'expiration du titre d'accès.

6.9 Titres d'accès permanents nominatifs

6.9.1. Le badge permanent est délivré aux personnes qui évoluent fréquemment dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport pour une validité de 24 mois à compter de la date de délivrance du titre d'accès.

6.9.2. Les titres d'accès permanents nationaux seront délivrés uniquement aux inspecteurs de l'aviation civile.

6.9.3. Un badge permanent pourra être délivré aux représentations diplomatiques et à certaines administrations de l'Etat ayant une nécessité à accueillir ou à accompagner des invités de marque et ce uniquement pour les salles d'enregistrement et d'embarquement des passagers au départ (y compris les salons VIP), ainsi que pour les salles d'arrivée des passagers (y compris les salons VIP).

6.9.4. Chaque représentation diplomatique et administration d'Etat qui fait une demande de badge permanent se verra délivrer au maximum deux (02) titres d'accès.

6.10 Titres d'accès temporaires nominatifs

6.10.1 Un badge d'accès temporaire nominatif est délivré aux employés et autres personnes justifiant d'une activité temporaire et ces personnes doivent être soumises à une vérification d'antécédent.

6.10.2 Le badge temporaire nominatif est délivré pour une validité allant d'un (01) mois à six (06) mois maximum.


6.11 Titre d'accès temporaires non nominatifs

6.11.1. Le titre d'accès temporaire non nominatif (badge visiteur) est délivré aux personnes justifiant d'une activité temporaire sur l'aéroport pour une période n'excédant pas 24 heures.

6.11.2. Un titre d'accès temporaire non nominatif comporte les zones de sûreté autorisées, le numéro de série et la signature du Directeur de l'exploitant d'aéroport.

6.11.3. Toute demande de délivrance de badge visiteur se fait au moins 24 heures avant, sauf en cas d'urgence, sur un formulaire prévu à cet effet.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	10 de 18
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

6.11.4. Le badge est délivré contre le dépôt d'une pièce d'identité nationale valide. Le détenteur d'un titre d'accès temporaire non nominatif est accompagné en permanence par un titulaire d'un badge permanent nominatif.

6.11.5. L'exploitant d'aéroport établit une procédure de délivrance des titres d'accès visiteurs.

6.12 Contrôle d'accès – véhicules

6.12.1. Généralités

6.12.1.1 L'accès au côté piste de tout véhicule est conditionné par la détention d'un laissez-passer (macaron) valide suivi des contrôles de sûreté appropriés.

6.12.1.2 Un macaron ne peut être délivré qu'une fois établie qu'il correspond à une nécessité opérationnelle d'exploitation. Le macaron porte la signature du Directeur d'aéroport et, est délivré pour une validité de vingt-quatre (24) mois à compter de la date de délivrance du macaron.

6.12.1.3 Tout autre véhicule appelé à se rendre au côté piste n'est admis qu'après contrôle et délivrance d'un laissez-passer temporaire. Les véhicules en mission d'intervention d'urgence (p.ex. les ambulances) sont exemptés de cette condition. Une procédure locale doit être établie par l'exploitant d'aéroport pour ces véhicules.

6.12.1.4 Le nombre de véhicules sera dans la mesure du possible maintenu à un strict minimum, de façon à éviter une prolifération de véhicules dans le côté piste sur les aires de manœuvre des aéronefs.

6.12.1.5 En fonction d'une évaluation de risque réalisée par l'autorité compétente de sûreté les véhicules autorisés à pénétrer dans les ZSAR, de même que les objets qu'ils transportent feront l'objet d'une inspection-filtrage et ou d'autres contrôles de sûreté appropriés.

6.12.1.6 Chaque permis de véhicule sera affiché en permanence de façon parfaitement visible sur le pare-brise, lors de l'entrée et du séjour dans les ZSAR et portera, au minimum :

- a) le type de véhicule ;
- b) le numéro d'immatriculation du véhicule ;
- c) le logo de l'aéroport ;
- d) la période de validité ;
- e) les ZSAR pour lesquelles le permis est valable ;
- f) les portes d'accès que le véhicule est autorisé à utiliser.

6.12.2. Conditions d'attribution des macarons

La délivrance de macarons est fonction des conditions suivantes :

- a) Toute demande de macaron doit être présentée par écrit sur formulaire adressé au Directeur de l'exploitant d'aéroport ;
- b) L'exploitant d'aéroport s'assurera que les conducteurs de véhicules sont titulaires du permis de conduire correspondant à la classe du véhicule et ont reçu une session de sensibilisation concernant toutes les conditions de sécurité et de sûreté applicables à l'utilisation d'un véhicule côté piste ;



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	11 de 18
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

- c) Les occupants du véhicule doivent détenir des titres d'accès correspondant aux zones de sûreté à y accéder.

6.12.3. Contrôles de sûreté

6.12.3.1 Le macaron doit être retourné immédiatement à l'exploitant d'aéroport dans les cas suivants :

- a) à la demande de l'exploitant d'aéroport, ou
- b) lorsque le véhicule n'est plus utilisé pour accéder au côté piste, ou
- c) à l'expiration du macaron.

6.12.3.2 L'exploitant d'aéroport doit être notifié immédiatement en cas de perte, de vol ou de non-retour d'un macaron.

6.12.3.3 Les véhicules se trouvant côté ville ne doivent pas se stationner à une distance de quinze mètres des bâtiments et installations aéroportuaires plus de trois minutes.

6.12.3.4 L'exploitant d'aéroport doit élaborer les procédures appropriées pour l'accès aux zones de sûreté à accès réglementés et les soumettre à l'ANACM pour approbation.

6.12.3.5 Les points de contrôle d'accès doivent être bien éclairés et équipés de portiques détecteurs de masses métalliques, de détecteurs manuels, de miroir, de lampes torches, de moyen de communication et de registres des événements.

6.12.3.6 Les aires de trafic, les aires de stationnement des aéronefs, les points de contrôles des véhicules et toutes les parties vulnérables doivent être adéquatement éclairés pour éviter des infiltrations compromettantes de toute nature.

6.12.3.7 Le périmètre aéroportuaire, les installations d'alimentation et de distribution électrique, les installations pour la navigation aérienne, la tour de contrôle, les bâtiments utilisés par les services de contrôle du trafic aérien et les installations de ravitaillement en carburant et de télécommunications doivent être protégées par des clôtures, des gardes et des rondes.

6.12.3.8 Des précautions spéciales doivent être prises contre les tentatives de sabotage des installations de ravitaillement en carburant et des télécommunications.


6.12.3.9 La BGTA effectue des patrouilles le long de la clôture d'enceinte, dans les zones adjacentes aux zones de sûreté à accès réglementé, dans les autres zones côté piste situées en dehors de cette clôture, y compris celles qui se trouvent aux abords immédiats du seuil de piste et des voies de circulation des avions. La vidéosurveillance est utilisée également pour le contrôle de ces zones.

6.13 Protection des aéronefs

Tous les mouvements de personnes et de véhicules autour des aéronefs dans les zones de sûreté à accès réglementé doivent faire l'objet de surveillance, afin d'empêcher l'accès aux aéronefs des personnes non autorisées. La BGTA est en charge de la surveillance des personnes en direction ou en provenance des aéronefs.

Les exploitants d'aéroport et d'aéronefs doivent établir les procédures de supervision des mouvements des personnes et des véhicules en direction ou en provenance des aéronefs.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	12 de 18
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

6.13.1. Responsabilité des exploitants d'aéronefs

6.13.1.1 Les exploitants d'aéronefs sont responsables de la sûreté de leurs propres aéronefs. Ils doivent cependant procéder à un contrôle de sûreté au point d'origine des aéronefs affectés à des vols de transport commercial. Ses contrôles et ou des fouilles de sûreté seront accentués sur la base d'une évaluation des risques effectuée par les autorités nationales concernées.

6.13.1.2 Pour les aéronefs en service, l'accès est contrôlé du début du contrôle de sûreté de l'aéronef jusqu'au départ de celui-ci, afin de maintenir l'intégrité du contrôle.

6.13.1.3 Les aéronefs qui ne sont pas en service et qui ont fait l'objet d'une fouille de sûreté et dirigés à l'intérieur d'une zone de sûreté à accès réglementé, l'accès est contrôlé du début de la fouille de sûreté de l'aéronef jusqu'au départ de celui-ci, afin de maintenir l'intégrité de la fouille.

6.13.1.4 Lorsque des aéronefs ne sont pas en service et sont laissés sans surveillance, leurs portes doivent être verrouillées et l'équipement d'embarquement tel que les escaliers et passerelles d'embarquement seront retirés. D'autres mesures pourraient comprendre l'affectation de personnel pour surveiller ces aéronefs.

6.13.1.5 Dans la mesure du possible, l'aéronef sera stationné à l'écart des clôtures d'enceinte ou des autres barrières facilement franchissables et dans des zones bien éclairées.

6.13.1.6 L'accès aux aéronefs hors service doit être contrôlé comme suit :

- a) les portes de la cabine d'aéronef doivent être fermées ;
- b) les escaliers ventraux doivent être sécurisés, retirés ou rentrés suivant le cas ;
- c) des témoins d'intégrité des scellés seront appliqués sur les portes de l'aéronef.

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

6.13.2. Conditions normales d'exploitation

6.13.2.1 Lorsque des aéronefs ne sont pas en service, l'exploitant d'aéronefs doit veiller à ce que leurs portes soient verrouillées et que les moyens d'accès à bord (échelle, passerelle, ... etc.) soient retirés.

6.13.2.2 La surveillance générale des aéronefs en stationnement est assurée par la BGTA. Entre autres mesures, la BGTA doit veiller à la protection de ces aéronefs durant leur stationnement par un système de surveillance.

6.13.2.3 Les exploitants d'aéronefs doivent procéder à un contrôle ou une fouille de sûreté des aéronefs en partance en fonction d'une évaluation des risques effectués par les autorités nationales compétentes.

6.14 Sûreté des aéronefs

6.14.1 Contrôle de sûreté d'aéronefs

6.14.1.1 Les exploitants d'aéronefs doivent procéder à un contrôle de sûreté d'aéronef au départ effectuant un vol commercial, conformément au présent PNSAC en fonction de l'évaluation des risques.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	13 de 18
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

6.14.1.2 Les exploitants d'aéronefs doivent élaborer des procédures de contrôle de sûreté des aéronefs, à soumettre à l'approbation de l'ANACM.

6.14.1.3 Le contrôle de sûreté d'aéronef est une inspection visuelle de l'intérieur de l'aéronef, y compris la soute, et des trappes de petit service de l'aéronef accessibles depuis le sol sans utiliser de matériel, afin de confirmer qu'il n'y a pas d'objets suspects, d'armes, d'explosifs ou d'autres engins dangereux à bord de l'aéronef.

6.14.1.4 Le contrôle de sûreté d'un aéronef doit comprendre l'examen des zones accessibles suivantes à l'intérieur de l'aéronef :

- a) porte-bagages supérieurs ;
- b) placards ;
- c) toilettes ;
- d) offices ;
- e) poubelles ;
- f) espaces de stockages ;
- g) dossiers de sièges ;
- h) poches de sièges ;
- i) zones sous les sièges ;
- j) cases et compartiments pour le matériel de l'équipage ;
- k) autres compartiments dans la cabine passagers et le poste de pilotage.

6.14.1.5 Le contrôle de sûreté d'un aéronef doit porter sur les zones accessibles suivantes à l'extérieur de l'aéronef :

- a) pour les vols au départ de l'aéroport, la soute doit être examinée avant le chargement des bagages et du fret afin de s'assurer qu'elle ne contient aucun article qui ne doit pas s'y trouver ;
- b) pour les vols en transit, la soute doit être protégée contre les intrusions afin de garantir l'intégrité des bagages de soute et d'empêcher toute introduction d'articles interdits ;
- c) En cas de doute pour les mesures de sûreté appliquées à un aéroport de départ, l'aéroport de transit doit procéder à un nouveau contrôle des passagers et de leurs bagages.


6.14.1.6 Le contrôle de sûreté d'un aéronef, tel que décrit plus haut, peut être réalisé concernant un aéronef en service, lorsqu'il effectue sa rotation ou lors d'une escale de transit pendant que les prestataires de services sont à bord de l'aéronef, à condition que les prestataires de services et les articles qu'ils transportent aient été soumis à une inspection/filtrage et soient sous la surveillance du transporteur aérien. À l'issue du contrôle de sûreté d'un aéronef, une notification verbale ou écrite doit être faite au commandant et un récapitulatif doit être conservé par le transporteur aérien pendant la durée du vol.

6.14.1.7 Les exploitants d'aéronefs doivent prendre des mesures appropriées pour que les passagers qui débarquent ne laissent pas d'objets à bord de l'aéronef aux escales intermédiaires.

6.14.2 Fouille de sûreté d'aéronefs

6.14.2.1 Les exploitants d'aéronefs sont tenus d'effectuer une fouille de sûreté d'aéronef en fonction de l'évaluation des risques, cette fouille comprendra une inspection approfondie de l'intérieur et de l'extérieur d'un aéronef afin de découvrir des objets suspects, des armes, des explosifs ou d'autres engins, articles ou substances dangereux.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	14 de 18
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

6.14.2.2 Les exploitants d'aéronefs et les services de sûreté aéroportuaires devront maintenir une protection d'aéronef contre toute intervention non autorisée depuis le début de la fouille d'aéronef et ceci jusqu'à son départ.

6.14.2.3 Des spécifications doivent être établies au PSA /PSE, y compris un compte rendu signé par l'exploitant d'aéronefs qui doit être rendu à l'exploitant d'aéroport à chaque vérification.

6.14.2.4 Après approbation des listes de vérification, la DSF procède à des contrôles systématiques afin de s'assurer que les exploitants d'aéronefs continuent régulièrement à fouiller les aéronefs à leur point d'origine.

6.14.2.5 Une fouille de sûreté d'aéronefs doit être effectuée par les exploitants d'aéronefs conformément aux procédures suivantes :

- a) Les aéronefs sont fouillés immédiatement avant ou après sa pénétration dans une zone de sûreté à accès réglementé pour effectuer un vol ;
- b) La fouille de l'aéronef peut être réalisée immédiatement avant qu'il soit conduit dans une zone de sûreté à accès réglementé, mais l'aéronef devrait être sécurisé ou gardé du début de la fouille jusqu'à son départ ;
- c) Si la fouille est réalisée après l'entrée de l'aéronef dans la zone de sûreté à accès réglementé, l'aéronef devrait être sécurisé ou gardé du début de la fouille jusqu'à son départ ;
- d) Les exploitants d'aéronefs sont tenus de prendre les mesures appropriées pour que les passagers qui débarquent ne laissent pas d'objets à bord d'aéronef en escales intermédiaire d'un vol commercial. Le cas échéant, ils doivent s'assurer que tous les articles laissés à bord sont enlevés de l'aéronef ou traités d'une façon appropriée avant le départ de l'aéronef.
- e) Pour prévenir les actes d'intervention illicites contre les aéronefs lorsqu'ils ne se trouvent pas dans les zones de sûreté à accès réglementé des contrôles de sûreté devront être établis et appliqués avant toute activité concernant ses aéronefs.


6.14.2.6 Toutes les fouilles de sûreté des aéronefs doivent être réalisées une fois que les prestataires de services (services de restauration, de nettoyage, articles hors-taxes et autres), autres que ceux qui sont impliqués dans les fonctions de sûreté, ont quitté l'aéronef. La stérilisation de l'appareil doit être maintenue jusqu'à l'embarquement et pendant toute la durée de ce processus et de celui qui précède le départ.

6.14.2.7 Le transporteur aérien doit veiller à ce que le personnel réalisant la fouille de sûreté d'un aéronef et le contrôle de sûreté d'un aéronef connaisse le type d'aéronef en cause et à ce qu'il ait suivi une formation appropriée concernant l'exécution de ces tâches.

6.14.2.8 Les exploitants d'aéronefs sont tenus d'établir des procédures de fouille d'aéronefs avec l'emploi des listes de vérification.

6.14.2.9 La fouille de sûreté d'un aéronef consiste en une inspection approfondie des zones définies au § 6.13.3.1.4 et comporte également l'examen approfondie des zones accessibles suivantes à l'extérieur de l'aéronef et dans sa soute :



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	15 de 18
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

- a) panneaux de service ;
- b) logements de train ;
- c) compartiments de service ;
- d) soute et zones adjacentes;
- e) réserves contenues dans les compartiments à marchandises.

6.14.2.10 La fouille de sûreté d'un aéronef peut être réalisée à tout moment lorsqu'un aéronef est retiré du service, dans toute partie de l'aéroport, pour autant que l'intégrité de la fouille soit maintenue jusqu'au départ.

6.14.2.11 La fouille de sûreté d'un aéronef doit être réalisée avec la cabine vide. À l'issue de la fouille de sûreté d'un aéronef, une notification écrite doit être faite au commandant et un récapitulatif doit être conservé par le transporteur aérien pendant la durée du vol.

6.14.3 Sûreté du poste de pilotage

6.14.3.1 Les aéronefs de passagers dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 45 500 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60 devrait être doté d'une porte conçue pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade, ainsi qu'à l'intrusion par la force. Cette porte devrait pouvoir être verrouillée et déverrouillée de l'une ou l'autre des positions de conduite.

6.14.3.2 La porte du poste de pilotage doit être verrouillée et rester verrouillée dans tout le vol à moins que l'équipage en manifeste le besoin. Des dispositions spéciales doivent être prises dans un tel cas pour assurer que la sécurité du poste de pilotage est maintenue.

6.14.3.3 Les exploitants d'aéronefs doivent prescrire dans leurs manuels de sûreté des procédures qui décrivent les moyens et la méthode à appliquer pour verrouiller et surveiller les accès de la porte du poste de pilotage.

6.14.3.4 Tous les exploitants de vols commerciaux doivent prendre des mesures appropriées pour empêcher les personnes non autorisées de pénétrer dans la cabine de l'équipage de conduite pendant le vol.

6.14.4 Conditions de menace accrue


6.14.4.1 Lorsqu'il existe des raisons bien fondées de croire qu'un aéronef pourrait faire l'objet d'un acte d'intervention illicite :

- a) l'information sera notifiée à l'exploitant d'aéronefs concerné ;
- b) une inspection de l'aéronef sera effectuée par le personnel de la compagnie assisté par la BGTA afin de déceler les armes, les explosifs ou autres engins, articles ou substances dangereux qui pourraient y être dissimulés.

6.14.4.2 Lorsqu'il existe des raisons bien fondées de croire qu'un aéronef pourrait être attaqué lorsqu'il est :

- a) au sol :
 - l'information sera notifiée à l'exploitant d'aéronefs et d'aéroport dès que possible, et
 - des mesures appropriées pour protéger l'aéronef seront prises comme il est spécifié dans le PSA /PSE, ainsi que dans le plan conjoncturel.
- b) déjà décollé :



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	16 de 18
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

- annoncer son arrivée, aussi longtemps à l'avance que possible, aux autorités aéroportuaires concernées et ;
- aux services de la circulation aérienne des États concernés.

6.15 Moyens de navigation et autres installations vitales

6.15.1 Les moyens de navigation aérienne à l'aéroport et hors aéroport de l'Union des Comores sont :

- a) Station de feu d'approche ;
- b) Station VOR - DME ;
- c) Centre de Réception Déportée ;
- d) Centre Émetteur ;
- e) Balises NDB ;
- f) Station de relais VHF déportés ;
- g) ILS (localiser, glide) ;
- h) Radar ;
- i) Toute installation ou bâtiment servant à l'aviation civile.

6.15.2 Des mesures doivent être prises par le prestataire de service de la circulation aérienne pour protéger ces installations contre tout acte de sabotage. Cette protection est assurée par la BGTA, la FCD ou une société privée de gardiennage ayant reçu une formation appropriée de sûreté de l'aviation civile.

6.15.3 L'accès à ces zones réglementées est conditionné par le port d'un permis ou titre d'accès valide (badge pour les personnes ou macarons pour les véhicules).

6.16 Mesures liées aux cyber menaces


6.16.1 Identification

6.16.1.1 Toutes les entités et exploitants qui participent à la mise en œuvre du PNSAC ou d'autres documents nationaux applicables doivent déterminer leurs systèmes et données informatiques et de communication critiques utilisés aux fins de l'aviation civile et, conformément à une évaluation des risques, élaborent et mettent en œuvre, selon qu'il convient, des mesures pour les protéger contre les actes d'interventions illicites.

6.16.1.2 Chaque entité concernée doit s'assurer que les mesures mises en œuvre protègent comme il se doit la confidentialité, l'intégrité et la disponibilité des systèmes et/ou des données critiques déterminées. Ces mesures devraient comprendre, entre autres la sûreté intégrée, la sûreté de la chaîne logistique, la séparation des réseaux et la protection et/ou la limitation de toute capacité de contrôle d'accès à distance, selon qu'il convient, et tenir compte de l'évaluation des risques effectuée par les autorités nationales compétentes.

6.16.1.3 L'industrie aéronautique et les organismes compétents doivent travailler en collaboration afin de mettre sur pied un cadre national efficace et coordonné permettant aux parties prenantes de l'aviation civile de répondre aux défis des cyber menaces, et de renforcer



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	17 de 18
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

la résistance du système aéronautique existant contre les cyber menaces qui risquent de saper la sécurité de l'aviation civile.

6.16.2 Responsabilités

Les exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs, les services de navigation aérienne, les services d'assistance en escale et autres entités, doivent :

- a) identifier leurs systèmes d'information et de données critiques, sensibles ou confidentielles ;
- b) protéger les systèmes et les données contre l'accès, les modifications et l'usage non autorisés ;
- c) empêcher l'absence de disponibilité et d'intégrité des systèmes et des données en raison de faiblesses dans la compilation des programmes et/ou d'un mauvais usage des configurations ;
- d) prévenir les altérations des systèmes et des données ;
- e) établir et mettre en œuvre un modèle de compte rendu pour signaler les cyberattaques afin de faciliter la collecte et l'analyse des informations aux entités compétentes ;
- f) mettre en place des plans de communications en situation de crise, afin d'assurer des communications rapides et efficaces avec les acteurs intéressés et avec le public en réponse à des cyber incidents.

6.17 Mesures liées au MANPADS

6.17.1 Sur la base d'une évaluation des risques de sûreté de l'aviation, des mesures appropriées au sol ou des procédures opérationnelles doivent être établies par l'ANACM en coordination avec les services de renseignements et forces armées pour atténuer les risques d'éventuelles attaques contre des aéronefs au moyen de MANPADS ou d'autres armes qui représentent une menace similaire pour les aéronefs qui se trouvent dans un aéroport ou à proximité d'un aéroport.

6.17.2 Afin d'atténuer les risques d'éventuelles attaques contre des aéronefs au moyen de MANPADS et d'autres armes qui représentent une menace similaire pour les aéronefs qui se trouvent dans un aéroport ou à proximité d'un aéroport, l'exploitant d'aéroport et la FCD sont tenus de déterminer et de coordonner la mise en œuvre de mesures appropriées au sol ou de procédures opérationnelles.

6.17.3 Dans le cadre des activités de contrôle qualité, une Procédure spécifique doit être développée par l'ANACM pour déterminer les mesures appropriées à prendre au sol ou les procédures opérationnelles à suivre pour atténuer les risques d'attaques contre des aéronefs au moyen de MANPADS et d'autres armes qui représentent une menace similaire pour les aéronefs qui se trouvent dans un aéroport ou à proximité d'un aéroport.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	1 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

CHAPITRE VII

CONTROLE DE SURETE DES PERSONNES ET DES ARTICLES PLACES A BORD D'UN AERONEF

7.1 Généralités

7.1.1 Les exploitants d'aéroports comoriens doivent définir et prendre des mesures pour empêcher que des armes, explosifs ou tous autres engins, articles ou substances dangereux pouvant être employés pour commettre un acte d'intervention illicite, et dont le port ou le transport n'est pas autorisé, ne soient introduits, par quelque moyen que ce soit, aux ZSAR et à bord d'un aéronef effectuant un vol d'aviation civile.

7.1.2 Tous les personnels chargés de l'inspection-filtrage doivent être certifiés par l'autorité compétente de sûreté, afin de garantir l'application fiable et systématique des normes de performance.

7.1.3 L'objet de l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine est d'empêcher l'introduction à bord d'un aéronef ou dans une ZSAR d'armes, d'explosifs ou tous autres engins, articles ou substances dangereux qui pourraient être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite. Cet objectif est réalisé par la mise en œuvre des moyens matériels, techniques, humains ou autres.

7.1.4 L'inspection/filtrage s'applique aux passagers, aux membres d'équipages, au personnel au sol, aux bagages de cabine et de soute, au fret et à la poste, fourniture d'aéroports, provisions de bord ainsi que le Co-mail et Co-mat et toute autre objet entrant dans une ZSAR ou à bord d'aéronef.

7.1.5 Dans la mesure du possible, les exploitants d'aéroport et d'aéronefs mettent en œuvre des pratiques sur la détection des comportements des personnes aux aéroports et à bord des aéronefs pour faciliter l'identification et le traitement des activités suspectes qui peuvent présenter une menace pour l'aviation civile.

7.1.6 Lors de l'enregistrement des passagers, des contrôles de sûreté doivent être mis en œuvre par le personnel d'enregistrement qui comprend :

a) Rapprochement documentaire à l'enregistrement

Le personnel d'enregistrement des compagnies aériennes ou des prestataires de service d'assistance en escale doivent s'assurer, lors de l'enregistrement, que le passager qui se présente :


- i. est bien le titulaire du titre de transport au moyen d'une vérification de concordance entre le nom figurant sur le billet d'avion et celui figurant sur son document de voyage (carte d'identité, passeport...);
- ii. ne manifeste pas un comportement anormal ou susceptible de porter atteinte à la sûreté du vol ou des personnes à bord.

b) Questionnement des passagers à l'enregistrement

Le personnel d'enregistrement des compagnies aériennes ou des prestataires de service d'assistance en escale doivent questionner les passagers, surtout en cas de menace, afin de s'assurer que ces passagers :

- i. ne transportent pas à leur insu des articles interdits ;



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	2 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

- ii. n'ont pas accepté d'objets ou de bagages remis par un autre passager ou toute autre personne ;
- iii. N'ont pas laissé leurs bagages sans surveillance ;

7.2 Inspection/filtrage des passagers

7.2.1 Tous les passagers au départ de vols de transport aérien commercial aux aéroports de l'Union des Comores sont soumis à une inspection-filtrage avant l'embarquement dans un aéronef au départ d'une zone de sûreté à accès réglementé.

7.2.2 Avant l'inspection/filtrage, les passagers doivent retirer leurs effets personnels (tels que manteaux, vestes, chaussures, montres, ceinture, etc), qui seront inspectés séparément comme des bagages de cabine.

7.2.3 L'inspection/filtrage des personnes est requise par l'utilisation des méthodes suivantes appliquées séparément ou conjointement, comme moyen principal ou secondaire :

- a) palpation de la personne; ou
- b) franchissement d'un portique de détection des métaux ; ou
- c) Scanner corporel.

7.2.4 En plus des méthodes utilisées ci-dessus, il convient également de procéder à une fouille manuelle régulière sur tous les passagers qui déclenchent l'alarme en passant sous le portique ou le scanner. Et au moins 10% de ceux qui ne déclenchent pas l'alarme doivent faire l'objet d'une fouille manuelle et/ou l'utilisation d'un équipement de détection de traces d'explosifs.

7.2.5 En cas de déclenchement de l'alarme, la personne concernée doit :

- a) être invitée à repasser au moins une fois sous le portique de détection des masses métalliques, en se débarrassant auparavant de ses objets métalliques ; ou
- b) faire l'objet d'une fouille manuelle (palpation) et utiliser le détecteur de métaux portatifs en complément ;

7.2.6 Les portiques de détection des masses métalliques qui sont utilisés doivent être calibrés avec une précision suffisante pour permettre raisonnablement la détection de petits objets métalliques.

7.2.7 Lorsque l'agent de sûreté ne peut déterminer si un passager transporte ou non des articles prohibés, ce passager est à nouveau soumis à une inspection/un filtrage jusqu'à la satisfaction de l'agent de sûreté.

7.3 Inspection/filtrage des bagages de cabine

7.3.1 Les bagages de cabine de tous les passagers au départ d'un aéroport comorien doivent faire l'objet d'une inspection/filtrage avant d'être autorisés à pénétrer dans la ZSAR ou à bord d'un aéronef.

7.3.2 Les bagages de cabine, les objets transportés par des personnes autres que des passagers, le courrier de transporteur aérien (co-mail) et le matériel de transporteur aérien (co-mat), les approvisionnements de bord et les fournitures destinées aux aéroports sont soumis à une inspection/filtrage au moyen :

- a) d'une fouille manuelle complète du contenu ;



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	3 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

- b) d'un contrôle visuel ;
- c) d'un équipement radioscopique ;
- d) d'un système de détection d'explosifs (EDS) ;

7.3.3 L'exploitant d'aéroport est tenu d'utiliser les méthodes de contrôle citées ci-haut par une combinaison de moyen humain et technologique, et en complément d'un équipement de détection de traces d'explosifs.

7.3.4 Le bagage soumis à la fouille manuelle est inspecté de façon à reconnaître des signes suspects tels qu'un poids anormal.

7.3.5 Les bagages de cabine contrôlés au rayon X sont soumis à une fouille aléatoire d'au moins 10% des bagages traités.

7.3.6 Dans le cas d'utilisation d'un équipement à rayons X, les mesures suivantes doivent être respectées:

- a) l'opérateur doit pouvoir s'assurer que le bagage ne contient rien de suspect. S'il a des doutes, l'article en question est soumis à une fouille manuelle, et
- b) l'opérateur ne doit pas observer les images à rayons X pendant plus de 20 minutes consécutives et ne doit pas reprendre cette tâche avant 40 minutes. En tout état de cause le personnel chargé de l'inspection filtrage doit procéder à une rotation aux différents postes d'inspection filtrage selon les conditions détaillés dans le PSA.

7.3.7 Avant l'inspection/filtrage, les ordinateurs portables et les autres appareils électriques, électroniques et informatiques de grande taille (supérieur > 20cm) doivent être retirés des bagages de cabine et inspectés séparément.

7.3.8 Avant l'inspection/filtrage, les liquides, aérosols et gels (LAG) doivent être retirés des bagages de cabine et inspectés séparément.


7.3.9 Lorsque les LAG ont été retirés des bagages de cabine, le passager doit présenter tous les LAG dans des conteneurs individuels d'une capacité maximale de cent millilitre (100ml) ou équivalente dans un sac réformable en matière plastique transparent d'une capacité ne dépassant pas un litre, le contenu de ce sac devant y prendre place aisément et le sac devant être complètement fermé.

7.3.10 Les liquides, les gels et les aérosols sont soumis à une inspection/un filtrage au moyen;

- a) d'un test gustatif ou par contact épidermique; ou
- b) d'un contrôle visuel; ou
- c) d'un équipement radioscopique; ou
- d) d'un système de détection des explosifs; ou
- e) d'un équipement de détection de traces d'explosifs; ou
- f) d'une bande témoin imprégnée de réactifs chimiques; ou
- g) d'un scanner de liquide en bouteille.

7.3.11 Le personnel de sûreté aux aéroports doit prendre des mesures pour empêcher que les armes à feu, les explosifs ou leurs éléments constitutifs, ou tout autre arme ou objet pouvant



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	4 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

être utilisé pour commettre un acte de violence, et dont le transport n'est pas autorisé, soient introduits à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport aérien civil.

7.3.12 Lorsque l'agent de sûreté ne peut déterminer si un bagage de cabine contient ou non d'articles interdits en cabine, ce bagage est refusé ou est à nouveau soumis à une inspection/filtrage, à la satisfaction de l'agent de sûreté.

7.3.13 La liste des objets interdits suivants doivent toujours être retirés aux passagers, aux bagages de cabine, au personnel au sol :

- a) Fusils, armes à feu et armes – tout objet capable, ou paraissant capable de lancer un projectile. Une attention particulière doit être accordée aux articles dissimulés ou camouflés de cette nature.
- b) Armes pointues et objets tranchants – articles pointus et à lame capables de causer des blessures.
- c) Instruments contondants – tout objet contondant capable de causer des blessures.
- d) Substances explosives et hautement inflammables, qui pourraient être utilisées pour faciliter un acte d'intervention illicite.
- e) Produits et substances chimiques, qui pourraient être utilisés pour faciliter un acte d'intervention illicite.

7.3.14 Les objets de toute nature paraissant suspects à l'examen RX sont retirés auprès des passagers par les agents de sûreté de l'aéroport.

7.3.15 Une fouille manuelle de bagage de cabine doit comporter la vérification manuelle complète des bagages y compris leur contenu, afin d'obtenir une assurance raisonnable qu'il ne contient pas d'articles prohibés.

7.3.16 Lorsque des systèmes de radioscopies ou de détection d'explosifs sont utilisés, chaque image doit être visionnée par un agent de sûreté adéquatement formé conformément au PNFSAC.

7.3.17 Lorsque des systèmes de radioscopie ou de détection d'explosifs sont utilisés, la cause de tout signal d'alarme doit être trouvée, à la satisfaction de l'agent de sûreté afin d'obtenir une assurance raisonnable qu'aucun article interdit ne soit introduit ni dans la zone de sûreté à accès réglementé ni à bord d'un aéronef.


7.3.18 Lorsque des systèmes de radioscopie ou de détection d'explosifs sont utilisés, tout article dont la densité gêne l'analyse de son contenu par l'agent de sûreté, il doit être retiré du bagage. Le bagage doit être inspecté à nouveau et l'article doit être inspecté séparément comme un bagage de cabine.

7.3.19 Tout bagage dont il apparaît qu'il contient un grand appareil électrique doit être inspecté à nouveau une fois que l'appareil en question a été retiré, celui-ci devant être inspecté séparément.

7.4 Protection des passagers et de leurs bagages de cabine

7.4.1 Les passagers et leurs bagages de cabine qui ont été soumis à l'inspection-filtrage doivent être protégés contre toute intervention non autorisée, depuis le poste d'inspection-filtrage jusqu'à leur embarquement à bord de l'aéronef.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	5 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

7.4.2 S'il y a mélange ou contact avec des personnes n'ayant pas subi une inspection/filtrage, les passagers concernés seront soumis à une nouvelle inspection/filtrage avant d'embarquer dans un aéronef.

7.5 Zones stériles et zones de sûreté à accès réglementé

7.5.1 Des zones stériles et zones de sûreté à accès réglementé doivent être établies dans les endroits où les passagers entreront après l'inspection -filtrage et avant l'embarquement. Tous les points d'accès à ces zones doivent être contrôlés ou verrouillés.

7.5.2 Les zones stériles ou ZSAR qui ne font pas l'objet des mesures permanentes de contrôle d'accès doivent être minutieusement fouillées avant d'être mise en usage.

7.5.3 L'intégrité d'une zone stérile doit être préservée par l'utilisation de serrures ou au moyen d'autres contrôles à tous les points pouvant donner accès à ladite zone.

7.5.4 Des fouilles régulières des salles d'embarquement sont opérées avant toute activation des PIFs.

7.5.5 Des inspections régulières des zones stériles sont effectuées par les agents de sûreté d'aéroport.

7.6 Autorité de l'inspection-filtrage

7.6.1 L'autorité légale pour l'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages est l'exploitant d'aéroport.

7.6.2 Les bagages destinés à être embarqués dans la soute des aéronefs doivent être systématiquement inspectés et filtrés par des matériels de sûreté ou moyens humains, quel que soit la destination ou la nature du vol.

7.6.3 L'exploitant d'aéroport est tenu d'élaborer et de mettre en œuvre les procédures appropriées pour l'inspection-filtrage des passagers (au départ et en correspondance) et de leurs bagages (de cabines et de soutes). Toutes ces procédures sont soumises à l'ANACM pour approbation.

7.6.4 L'exploitant d'aéroport a la responsabilité de fournir et d'entretenir les équipements de sûreté. Ainsi, l'exploitant d'aéroport établit des programmes d'entretien préventif et curatif des équipements de sûreté utilisés pour contrer les actes d'intervention illicite.

7.7 Utilisation des équipements de sûreté

7.7.1 Tous les passagers au départ et leurs bagages de cabine aux aéroports comoriens doivent être inspectés-filtrés au moyen d'un équipement de détection d'objets métalliques et d'appareils radioscopique, lorsque ces matériels sont disponibles.

7.7.2 Des renseignements spécifiques sur l'utilisation correcte de ces équipements doivent figurer dans le programme de sûreté d'aéroport.

7.7.3 Les agents de sûreté doivent procéder à une vérification du fonctionnement des équipements de sûreté à chaque prise de service.

7.7.4 Les postes d'inspection-filtrage doivent être protégés et fermés en dehors des heures d'exploitation.

7.7.5 Sur les aéroports dont le trafic annuel dépasse 75.000 passagers commerciaux, un poste d'inspection-filtrage doit comporter :



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	6 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

- i. Un dispositif d'alerte silencieuse ;
- ii. Un dispositif vidéo surveillance filmant le déroulement des contrôles et dont les enregistrements sont conservés pendant au moins 30 jours.

7.8 Fouilles manuelles

7.8.1 Des fouilles manuelles doivent être effectuées également afin de vérifier les objets non identifiés présents sur des passagers qui déclenchent les alarmes de l'équipement de sûreté, ainsi que les articles de nature suspecte détectés au moyen de l'examen radioscopique des bagages de cabine.

7.8.2 Des fouilles manuelles de tous les passagers au départ et de leurs bagages à main doivent être effectuées lorsque l'équipement de sûreté n'est pas disponible ou ne fonctionne pas.

7.8.3 La fouille manuelle se réalise par un personnel de même sexe que le passager en question.

7.8.4 Des renseignements plus détaillés sur les procédures et les responsabilités appropriées de fouille manuelle des passagers, des bagages de cabine, des personnes autres que les passagers et des articles qu'elles transportent doivent figurer dans le programme de sûreté d'aéroport.

7.9 Fouille au hasard

7.9.1 Des fouilles manuelles aléatoires de 10% des passagers doivent être effectuées par le personnel d'inspection/filtrage à titre de mesure dissuasive supplémentaire. Ce pourcentage croît à 50% et 100% respectivement en cas de niveau intermédiaire et élevé de la menace.

7.9.2 Il revient à l'agent opérateur d'imagerie radioscopique la décision de fouiller manuellement un bagage, selon le principe du choix raisonné.


7.9.3 Chaque exploitant d'aéroport doit préciser dans son PSA le ou les types de PIF parmi les trois catégories suivantes :

- a) **Centralisé**, le filtrage des passagers s'effectue à l'entrée d'un hall (hall d'enregistrement), sans qu'il y ait une relation spécifique avec un vol déterminé. Le filtrage peut ainsi s'effectuer assez longtemps avant le départ du vol ;
- b) **Semi centralisé**, le filtrage des passagers s'effectue à l'entrée d'une aire désignée pour l'attente de tous les passagers d'un vol déterminé. Le filtrage s'effectue à mesure que les passagers arrivent dans l'aire d'attente, où ils restent jusqu'à ce que l'embarquement commence effectivement ;
- c) **Décentralisé**, le filtrage des passagers s'effectue juste avant l'embarquement au niveau de la porte d'embarquement, de la passerelle ou de la porte de l'aérogare menant directement à l'aéronef ou à l'aire de trafic adjacente. Le filtrage des passagers s'effectue lorsque le processus d'embarquement commence.

7.10 Articles et objets confisqués

7.10.1 Tous les articles qui donnent raisonnablement lieu à des soupçons doivent être soumis à une inspection plus poussée par le personnel d'inspection/filtrage conformément aux procédures locales, ou signalés au superviseur, ou chef d'équipe du point de contrôle



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	7 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

d'inspection filtrage. Une procédure appropriée au traitement des articles et objets confisqués doit être établie par l'exploitant d'aéroport.

7.10.2 Dans les cas où des armes à feu, des explosives ou autres armes, engins dangereux sont détectés, le commandant de la police aux frontières sera avisé immédiatement. Le passager concerné sera tenu de se soumettre à d'autres enquêtes par la police. Les procédures à suivre dans ce cas doivent être spécifiées dans le programme de sûreté d'aéroport.

7.10.3 Les articles confisqués qui sont interdits au transport doivent être saisis et faire l'objet d'un rapport adressé à l'ANACM. Les articles confisqués seront entreposés dans un local sécurisé sous la responsabilité du responsable de la sûreté d'aéroport.

7.11 Refus de se soumettre à la fouille

L'accès à bord d'un aéronef ou dans une ZSAR doit être refusé à toute personne qui n'accepte pas de se soumettre à une fouille de sa personne conformément au présent programme, ou qui refuse une fouille ou une inspection de ses bagages de cabine ou de soute.

7.12 Mélange des personnes qui ont été inspectées/filtrées et des personnes qui ne l'ont pas été

7.12.1 Des mesures de sûreté doivent être mises en œuvre aux aéroports pour tous les vols afin de veiller à ce qu'il n'y ait ni mélange, ni contact, après le passage d'un poste d'inspection-filtrage, entre les passagers qui ont été soumis aux contrôles de sûreté avec d'autres personnes qui n'ont pas été soumis à ces contrôles.

7.12.2 S'il y a eu mélange de passagers inspectés-filtrés et des passagers non inspectés-filtrés, les mesures suivantes doivent être prises :

- a) la zone stérile sera évacuée et une fouille complète sera effectuée par le service de sûreté d'aéroport ;
- b) les passagers au départ ainsi que leurs bagages de cabine seront soumis à une nouvelle inspection/filtrage avant d'être autorisés à embarquer dans l'aéronef ;
- c) si un passager au départ a eu accès à l'aéronef après le mélange accidentel, l'aéronef concerné sera également soumis à une fouille complète de la cabine et le passager sera soumis à une inspection-filtrage.


7.13 Défaillance de contrôles de sûreté

Au cas où un aéronef serait déjà parti et qu'on découvre qu'il y a eu une défaillance dans la mise en œuvre correcte des contrôles de sûreté pour le vol en question, les autorités compétentes de l'État d'arrivée ainsi que le transporteur aérien concerné doivent être informés immédiatement de la nature de cette défaillance par l'ANACM ou par toute autre entité désignée par celle-ci.

7.14 Passagers en transit et en correspondance

7.14.1 Les exploitants d'aéronefs assurant des vols de transport de passagers et les exploitants d'aéroport doivent inclure dans leurs programmes de sûreté des mesures adéquates d'inspection-filtrage pour contrôler les passagers en transit ou en correspondance ainsi que leurs bagages de cabine, afin d'empêcher que des articles non autorisés soient introduits à bord des aéronefs.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	8 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

7.14.2 Les passagers en transit et en correspondance ne doivent pas entrer en contact avec d'autres personnes qui n'ont pas été contrôlées. Si, dans un cas quelconque, un contrôle total n'a pas été réalisé ou ne pourra pas l'être, les passagers seront de nouveau inspectés-filtrés avant leur réembarquement.

7.14.3 En cas de contact avec des personnes non contrôlées, les passagers en transit subiront un contrôle d'inspection filtrage avant d'accéder en zone stérile.

7.14.4 L'exploitant d'aéronef est tenu de s'assurer que les passagers en correspondance débarquent de l'avion avec leurs bagages de cabine et qu'ils subissent un contrôle de sûreté avant leur réembarquement. En cas de menace accrue, une réconciliation du passager-bagage de cabine est faite pour les passagers restant à bord en cours d'escale.

7.14.5 L'exploitant d'aéroport doit concevoir et maintenir des installations aéroportuaires de façon à faciliter les contrôles de sûreté des passagers en transit et en correspondance. Les procédures appropriées liées au traitement de ces types de passagers doivent être détaillées au niveau du PSA.

7.14.6 Des mesures de sûreté pour les vols en transit doivent être prises par les exploitants d'aéroport afin de protéger les passagers en transit et leurs bagages de cabine contre toute intervention non autorisée et protéger ensuite l'intégrité de la sûreté de zones d'installations de transit telles que les zones d'attentes.

7.14.7 Les passagers en correspondance ainsi que leurs bagages de cabine doivent être inspectés-filtrés à moins qu'un processus de validation des procédures de mise en œuvre aient été établis entre l'Union des Comores et l'État de provenance.

7.14.8 Des procédures seront conclues par les deux Etats 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.

7.15 Equipages d'aéronefs, personnels aéroportuaires et autres personnes ne voyageant pas

7.15.1 Les équipages d'aéronefs, personnels aéroportuaires et autres personnes ne voyageant pas qui passent par le poste d'inspection-filtrage pour se rendre en zone stérile seront inspectés-filtrés de la même façon que les passagers. Tous les articles portés par ces personnes seront inspectés-filtrés de la même façon que les bagages de cabine des passagers.

7.15.2 De plus, les personnes autres que les passagers auxquelles l'accès est accordé à des zones stériles ou à des ZSAR, ensemble avec les articles transportés, seront inspectés-filtrés de la même manière que les passagers au départ. Si l'inspection-filtrage ne peut être réalisé à 100%, des critères d'inspection-filtrage proportionnels, d'application au hasard et d'imprévisibilité doivent être appliqués en accord avec le présent programme.

7.15.3 Les exploitants d'aéroport devront utiliser aux points des contrôles permanent des méthodes d'inspection-filtrage appropriées de nature à détecter la présence d'explosifs et d'engins explosifs que des personnes autres que les passagers transportent sur leur personne ou dans leurs effets personnels. Lorsque ces méthodes ne sont pas appliquées de façon continue, elles seront utilisées de façon imprévisible



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	9 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

7.16 Procédures spéciales d'inspection-filtrage

7.16.1 Diplomates et valises diplomatiques

7.16.1.1 Les hautes personnalités et les diplomates définis dans la Convention de Vienne, seront filtrés au même titre que les autres passagers dans un endroit aménagé à cet effet en tenant compte de leur statut et les dispositions de cette convention de 1961.

7.16.1.2 Les valises diplomatiques ou sacs consulaires portant des marques extérieures visibles d'un État ne seront pas inspectés-filtrés ou examinés pourvu qu'ils soient scellés et que la personne en possession de la valise diplomatique produise une identification et une autorisation appropriée (passeport diplomatique ou officiel, lettre d'autorisation) pour le transport de la valise diplomatique.

7.16.1.3 La valise diplomatique ne doit être ni ouverte ni retenue conformément à l'article 27 de la Convention de Vienne. Néanmoins, l'agent de sûreté doit renseigner sur un registre l'Etat concerné, la destination finale, la date de départ, le prénom de la personne qui voyage avec la valise diplomatique et toute autre référence nécessaire.

7.16.1.4 Tous les autres articles de cabine de la personne voyageant avec la valise diplomatique seront traités de la manière applicable aux bagages d'autres passagers, y compris l'examen RX.

7.16.2 Articles Classifiés

7.16.2.1 Le matériel ou article qui est classé comme confidentiel par le gouvernement ou la mission diplomatique ne pourra être embarqué qu'après passage au RX et sur production d'une attestation soit du ministre concerné soit du chef de la mission diplomatique attestant la confidentialité mais sans compromettre la sécurité de l'aéronef.

7.16.2.2 Si toutefois, il subsiste des questions de sécurité, ces articles confidentiels ne seront pas transportés par les exploitants d'aéronefs.

7.16.3 Exemptions d'Inspection


7.16.3.1 Des exemptions spécifiques de l'inspection/filtrage sont accordées au Président de l'Union des Comores en exercice, aux Chefs d'État en visite officielle ainsi qu'aux autorités suivantes :

- a) Le Président de l'Assemblée nationale en exercice ;
- b) Les Gouverneurs des Iles autonomes en exercice

7.16.3.2 Les services de sûreté de l'exploitant d'aéronefs et d'aéroport devraient être préalablement informés par le protocole d'Etat aux affaires étrangères des arrangements concernant le déplacement de ces personnalités, de façon à ce que des dispositions spéciales puissent être prises.

7.16.3.3 Les échantillons biomédicaux, vaccins et autres articles médicaux périssables, sang, produits sanguins, moelle osseuse et organes humains, matières radioactives emballées conformément aux Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284) de l'OACI sont exemptés de l'inspection/filtrage si l'authenticité des documents établis et accompagnant chacun de ces éléments est approuvée par le service de sûreté aéroportuaire. Une procédure d'exploitation normalisée s'y rattachant sera établie par le service de sûreté aéroportuaire.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	10 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

7.16.4 Inspection/filtrage en privé

7.16.4.1 L'inspection/filtrage en privé ne sera pas accordé automatiquement. Toutefois, les passagers qui nécessitent un traitement spécial, notamment les passagers qui transportent des articles de grande valeur, les passagers équipés d'un régulateur cardiaque, les passagers handicapés peuvent être soumis à l'inspection/filtrage dans une zone hors de la vue des autres passagers.

7.16.4.2 L'inspection filtrage en privé se fait par :

- a) inspection physique ou radioscopique de tous les bagages de cabine ;
- b) détecteurs manuels d'objet métalliques sur les passagers ;
- c) inspection manuelle pour les cas des passagers portant un régulateur cardiaque ou des passagers handicapés qui ne peuvent pas être soumis aux procédures normales de détection d'objet métallique;
- d) agent ayant reçu la formation appropriée pour accomplir cette fonction. Cet agent doit être assisté par un deuxième agent de sûreté.

7.16.4.3 Après l'inspection/filtrage en privé, les passagers concernés doivent être escortés immédiatement jusqu'à la zone stérile.

7.16.4.4 Les personnes à mobilité réduite doivent être soumises à une inspection/filtrage de façon à veiller à ce qu'aucun objet interdit ne soit présent sur ou à proximité de la personne soumise à inspection/filtrage. Le fauteuil roulant ou civière utilisé fait l'objet d'une fouille.

7.16.4.5 Le personnel de sûreté doit être formé adéquatement pour entreprendre les contrôles de sûreté des personnes à mobilité réduite.

7.16.4.6 Des procédures sur les évacuations sanitaires et les passagers à mobilité réduite doivent être développées dans le PSA/PSE.

7.17 Transport autorisé d'armes

7.17.1 Port d'armes autorisé dans la cabine

7.17.1.1 Le port d'armes dans la cabine d'un aéronef par des agents chargés de l'application de la loi dans l'exercice de leurs fonctions et autres personnes est interdit dans les aéroports comoriens.

7.17.1.2 D'une manière générale et sauf rare exception, le port même autorisé d'armes dans une cabine d'aéronef doit se faire de manière telle que l'arme soit déchargée et consignée au commandant de bord et ne le transmettra qu'à destination. Les munitions seront placées dans un emplacement distinct et sécurisé de la cabine.

7.17.1.3 L'autorité responsable de l'examen et de l'approbation des demandes d'autorisation de port d'armes dans la cabine d'un aéronef est la DGPSN.

7.17.1.4 Les exploitants d'aéronefs transportant des personnes autorisées à voyager avec des armes dans la cabine d'aéronef doivent s'assurer :

- a) qu'un document écrit en bonne et due forme autorisant le port d'armes soit présenté ;
- b) de la vérification de l'autorisation du port d'armes par l'État de destination et les autres États où sont prévues des escales en cours de route ;



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	11 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

7.17.1.5 Cette autorisation de port d'armes sera accordée sous réserve :

- a) de la notification entre les Etats concernés ;
- b) du respect, à l'arrivée sur les aéroports d'un autre Etat, de la réglementation régissant le contrôle des armes.

7.17.1.6 Les armes des personnes employées pour assurer la protection personnelle exclusive d'une ou plusieurs personnes voyageant à bord des aéronefs, tels que les gardes du corps doivent être justifiées par une autorisation écrite délivrée par la DGPSN.

7.17.1.7 Les demandes d'autres États pour des autorisations de voyage de personnel armé, y compris les agents de sûreté à bord, dans des aéronefs d'exploitants de l'État demandeur doivent être adressées à l'ANACM. Les Etats demandeurs sont tenus d'attendre la suite réservée à leurs demandes avant l'exécution de la requête.

7.17.1.8 L'ANACM doit travailler en étroite collaboration avec les autres entités

7.17.1.9 es de l'application de la loi pour les autorisations de port d'armes à bord d'aéronef.

7.17.1.10 Le Commandant de la Police aux Frontières de concert avec le chef d'escale de l'exploitant d'aéronef, a la charge d'informer le commandant de bord de du port d'arme en cabine d'aéronef. Cette exigence s'applique aux gardes du corps des hautes personnalités de l'Etat.

7.17.2 **Transport autorisé d'armes à feu dans des endroits non accessibles**

7.17.2.1 Les exploitants d'aéronefs sont autorisés à transporter des armes ailleurs qu'en cabine, sous réserve des conditions suivantes :

- a) que le passager présente un document écrit l'autorisant à transporter des armes
- b) que l'exploitant ou son représentant confirme que les armes se trouve dans les bagages de soute du passager et n'est pas chargée ;
- c) que la PAF vérifie les armes (complètement déchargée) ;
- d) que les armes soient placées dans une autre zone, inaccessible à quiconque pendant le vol

7.17.2.2 L'exploitant d'aéronef doit s'assurer que les armes ne sont pas chargées et que les munitions éventuelles sont séparées des armes et sont bien emballées et respectent les conditions autorisées. Une procédure sera établie par voie réglementaire.

7.18 **Personnes sous garde légale ou sous contrôle administratif**

7.18.1 **Généralités**

7.18.1.1 Les personnes voyageant parce qu'elles font l'objet des mesures judiciaires ou administrative sont les suivantes :

- a) Des détenus voyageant sous escorte ;
- b) Personnes expulsées ;
- c) Personnes non admissibles ;
- d) Des personnes atteintes des troubles mentaux sous escorte.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	12 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

7.18.1.2 Des mesures spéciales de sûreté s'appliquent aux catégories de passagers cités au paragraphe 7.18.1.1 susceptibles de causer des troubles dans les aéroports ou à bord d'aéronefs.

7.18.1.3 Les exploitants d'aéroport et d'aéronefs sont tenus de développer des procédures opérationnelles comprenant l'effectif nécessaire d'agents d'escorte armés et/ou non armés, l'utilisation de moyens de contrainte, les procédures d'embarquement et de débarquement et la faculté pour l'exploitant d'aéronefs de refuser ou d'accepter des personnes si cette acceptation risque de compromettre la sécurité des autres passagers ou de l'aéronef.

7.18.1.4 La DGPSN en tant qu'autorité responsable de la mise en œuvre des procédures de transport des personnes voyageant parce qu'elles font l'objet des mesures judiciaires ou administrative, doit fournir une évaluation des risques indiquant s'il convient de renvoyer un passager avec ou sans escorte, en fonction notamment de son état de santé et de sa capacité mentale et physique de voyager, de son acceptation ou refus de voyager, de son comportement habituel et de ses antécédents de violence éventuels (ou toute autre information pertinente), afin de permettre à l'exploitant d'aéronefs concerné d'évaluer les risques pesant sur la sûreté du vol.

7.18.2 Notification par les autorités compétentes

7.18.2.1 Les forces de l'ordre doivent informer le transporteur aérien intéressé par écrit et le pilote commandant de bord avec un préavis suffisant, de 24 heures au moins la date à laquelle elle compte faire voyager des passagers qui font l'objet des mesures judiciaires ou administratives.

7.18.2.2 Lorsqu'une personne est obligée de voyager parce qu'elle est jugée non admissible ou fait l'objet d'un ordre d'expulsion, la DGPSN doit communiquer aux autorités des États de transit et de destination :

- a) l'identité de cette personne ;
- b) la raison pour laquelle elle est transportée ;
- c) une évaluation de toute menace que pose cette personne.

7.18.2.3 Dans la mesure où une personne doit repartir avec le même vol, une notification sans délai doit être complétée par la Police aux Frontières, le jour même, de l'arrivée de la personne non admissible, à l'exploitant de l'aéronef en train d'arriver de la nécessité de transporter cette personne.


7.18.3 Mesures et procédures de sûreté

7.18.3.1 Les exploitants d'aéronefs incluront dans leurs programmes de sûreté et mettront en œuvre des mesures et procédures de sûreté appropriées pour assurer la sécurité à bord de leurs aéronefs lorsque des passagers sont obligés de voyager parce qu'ils font l'objet de poursuites judiciaires ou administratives.

7.18.3.2 Les exploitants d'aéronefs doivent inclure dans leurs programmes de sûreté des mesures et procédures de sûreté appropriées pour gérer les différentes situations de passagers perturbateurs pouvant se produire avant l'embarquement ou en vol afin d'assurer la sécurité à bord de ses aéronefs lorsque des passagers sont obligés d'être à bord par suite de mesures judiciaires ou administratives.

7.18.3.3 Les exploitants d'aéronefs sont tenus de prendre toute précaution nécessaire au point d'embarquement pour s'assurer que les passagers sous contrôle judiciaire ou administratif sont



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	13 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

en possession des documents prescrits par les Etats de transit et de destination aux fins du contrôle.

7.18.3.4 Entre autres, les mesures préventives suivantes doivent être appliquées :

- a) inspection/filtrage rigoureuse des passagers susceptibles de causer des troubles et de leurs bagages de cabine et de soute ;
- b) embarquement avant les autres passagers, sous réserve d'une coordination avec la compagnie aérienne ou le pilote commandant de bord ;
- c) non-attribution des sièges à proximité de l'allée centrale ou des sièges proches des issues de secours ;
- d) restriction aux boissons alcoolisées ;
- e) escorte en nombre suffisant, s'il est estimé nécessaire d'y recourir en fonction de l'évaluation du risque ;
- f) toute autre mesure que l'ANACM, l'exploitant d'aéronefs ou toute autre entité impliquée juge nécessaire.

7.19 Passagers indisciplinés

Les transporteurs aériens doivent établir des procédures de traitement des personnes qui commettent à bord d'un aéronef civil, à partir du moment de la fermeture de la porte de l'aéronef avant le décollage jusqu'au moment de la réouverture de celle-ci après l'atterrissage, l'un des actes suivants :


- a) agression, intimidation, menace ou imprudence délibérée compromettant le bon ordre ou mettant en péril la sécurité des biens et personnes ;
- b) agression, intimidation, menace ou altercation avec un membre d'équipage dans l'exercice de ses fonctions ou altérant ses capacités à les exercer ;
- c) imprudence ou détérioration commise délibérément à l'encontre d'un aéronef, de ses équipements, ou des structures et équipements y afférent, au point de compromettre le bon ordre et mettre en péril la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants ;
- d) communication d'informations réputées fausses, mettant en péril la sécurité d'un aéronef en vol ;
- e) désobéissance aux ordres ou consignes légitimes du membre d'équipage garantissant la sécurité, le bon ordre ou l'efficacité des opérations.

7.20 Bagages de soute

Afin d'empêcher que des armes, des explosifs ou d'autres engins, articles ou substances dangereuses ne soient introduits dans la soute d'un aéronef, des procédures de contrôle et d'inspection/filtrage des bagages de soute doivent être établies par l'exploitant d'aéroport avant d'accepter les bagages de soute. Ces procédures comprennent l'acceptation et la protection des bagages de soute, le rapprochement ou la concordance des passagers et de tous les bagages de soute, et le filtrage des bagages de soute.

7.20.1 Acceptation et protection

7.20.1.1 Les exploitants d'aéronefs doivent veiller à ce que les bagages de soute ne soient acceptés que par des passagers en possession de titres de transports aériens valides, y compris

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	14 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

le billet d'avion, et seulement par un agent responsable ou un représentant autorisé de l'exploitant d'aéronefs.

7.20.1.2 Les bagages de soute, une fois acceptés, doivent être protégés de tout accès non autorisé jusqu'à ce qu'ils soient rendus aux passagers à leur destination, ou qu'ils soient transférés à un autre exploitant.

7.20.1.3 L'accès aux zones de tri des bagages et au point de transfert des bagages est réservé uniquement aux personnes autorisées.

7.20.1.4 Les agents de la zone de tri des bagages interpellent toute personne non autorisée et signalent au personnel de sûreté, à la BGTA et à la PAF qui prendront les mesures nécessaires.

7.20.1.5 Toute autre personne devant se rendre aux zones de tri des bagages devra obligatoirement être accompagnée par un agent de sûreté.

7.20.1.6 Les passagers sont interdits d'accès aux bagages de soute inspectés, même s'il s'agit de leurs propres bagages.

7.20.1.7 Les bagages de soute qui n'ont pas été protégés contre toute intervention non autorisée doivent subir une nouvelle inspection/filtrage.

7.20.1.8 L'exploitant d'aéroport doit établir dans le PSA les mesures de protection des bagages de soute.

7.20.1.9 Tout transporteur aérien doit, au cours du processus d'embarquement, veiller à ce que chaque passager présente une carte d'embarquement valable ou un équivalent correspondant au bagage de soute enregistré.

7.20.1.10 Le personnel transportant les bagages vers l'aéronef ou en provenance de celui-ci veillera à ce que des colis ou paquets non autorisés soient placés sur les chariots, les tapis roulants, conteneurs ou les véhicules, et à ce que les chariots ne soient pas laissés sans surveillance dans des zones accessibles aux publics.

7.20.2 Rapprochement des passagers et des bagages de soute


7.20.2.1 Les exploitants d'aéronefs de transport aérien commercial doivent veiller à ne pas transporter les bagages de soute de personne ou d'un passager qui ne se trouve pas à bord de l'aéronef, à moins que ces bagages soient identifiés comme non accompagnés et soumis à une inspection filtrage appropriée.

7.20.2.2 Des procédures appropriées doivent être mises en œuvre par l'exploitant d'aéronefs pour que si des passagers débarquent à une escale précédant leur destination finale, leurs bagages de soute soient également débarqués.

7.20.2.3 Les bagages de soute ne doivent être embarqués que si les mesures ci-après sont prises :

- a) enregistrement effectif du passager propriétaire des bagages sur le vol devant transporter les bagages.
- b) identification correcte des bagages de soute pour qu'un lien soit établi avec les passagers concernés ;
- c) garde des bagages de soute, avant leur embarquement, dans une zone d'entreposage de l'aéroport à laquelle seules des personnes autorisées ont accès ;



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	15 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

d) identification, de façon manuelle ou par des moyens automatiques, de tous les bagages accompagnés ou non accompagnés confiés à un transporteur aérien en vue d'être transportés dans la soute d'un aéronef.

7.20.2.4 Lorsqu'un passager enregistré sur un vol ne se présente pas à l'embarquement, ses bagages de soute doivent être retirés de l'aéronef et ne doivent pas être transportés sur ce vol.

7.20.2.5 Des dispositions doivent être prises pour que l'exploitant d'aéronefs puisse transporter les bagages non accompagnés qui ont été séparés d'un passager pour des raisons indépendantes de la volonté du passager dans les conditions de sûreté requises.

7.20.2.6 Les bagages de soute d'un passager auquel l'embarquement a été refusé pour une raison de sûreté, ou parce qu'il n'accepte pas de se soumettre aux procédures, doivent être débarqués.

7.20.2.7 L'exploitant d'aéronefs est tenu de désigner une personne chargée de valider et d'autoriser le rapprochement des passagers et des bagages avant le refoulement de l'aéronef ainsi que l'autorisation de chargement à bord des bagages.

7.20.2.8 L'exploitant d'aéroport doit notifier verbalement ou à l'aide d'un certificat de sûreté aux exploitants d'aéronefs ou aux prestataires de service d'assistance en escale les bagages pouvant être chargé à bord des aéronefs à la suite des contrôles de sûreté dont l'inspection filtrage.

7.20.2.9 Le matériel de l'exploitant d'aéronefs (co-mat) ainsi que la poste de l'exploitant d'aéronefs (co-mail) qui doivent être embarqués à bord d'aéronef commercial feront l'objet d'une inspection/filtrage et doivent être protégés de toute intervention non autorisée depuis le point où les contrôles de sûreté sont effectués jusqu'au départ de l'aéronef.

7.20.2.10 Les exploitants d'aéronefs de transport aérien commercial ne doivent transporter que des articles enregistrés comme bagages de soute qui ont été chacun identifiés soit comme bagages accompagnés soit comme bagages non accompagnés, inspectés-filtrés selon les normes établies et acceptés au transport sur ce vol par le transporteur aérien. Un manifeste des bagages de soute doit être établi par l'exploitant qui liste les bagages accompagnés, les bagages non accompagnés, les bagages des membres d'équipages et les bagages en transbordements.

7.20.3 Inspection-filtrage des bagages de soute


7.20.3.1 Tous les bagages de soute doivent être soumis à une inspection/filtrage selon une des méthodes ci-après conjointement ou distinctement, avant d'être chargés à bord d'un aéronef :

- a) fouille manuelle ; ou
- b) examen radioscopique conventionnels des bagages ; ou
- c) recours à un équipement de détection de traces d'explosifs.
- d) examen radioscopique par algorithme

7.20.3.2 Une fouille manuelle aléatoire de 5% des bagages de soute est requise en temps normal. Ce pourcentage croît à 10% et 100% respectivement en cas de niveau intermédiaire et élevé de la menace.

7.20.3.3 Les méthodes d'inspection-filtrage utilisées par l'exploitant d'aéroport doivent être capables de détecter la présence d'explosifs et d'engins explosifs dans les bagages de soute.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	16 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

selon les normes appropriées d'inspection-filtrage définies par l'ANACM soit de façon continue ou aléatoire.

7.20.3.4 Les exploitants d'aéronefs doivent s'assurer que tous les bagages de soute sont enregistrés sur le manifeste des bagages de soute avant leur chargement à bord de l'aéronef. Ce document devrait par ailleurs être signé par le représentant de l'exploitant d'aéronef avant le départ de l'avion attestant ainsi que tous les bagages ont été correctement comptabilisés et soumis aux contrôles de sûreté appropriés. L'exploitant d'aéronef doit désigner une personne donnant l'autorisation de chargement des bagages de soute.

7.20.3.5 Tous les bagages de soute d'origine locale sont 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.

7.20.3.6 Les autorités en charge et les institutions concernées veilleront à ce que des méthodes d'inspection-filtrage appropriées capables de détecter la présence d'explosifs et d'engins explosifs dans les bagages de soute soient utilisées.

7.20.3.7 Les bagages de soute identifiés comme non accompagnés au départ ou en transbordement seront soumis aux méthodes d'inspection filtrages ci-dessous :

- Fouille manuelle, complété par l'utilisation d'un équipement ETD sur le bagage ouvert ;
- Equipement de radioscopie conventionnel, où chaque bagage est examiné sous deux angles par le même opérateur ;
- Système de Détection des explosifs (EDS)

7.20.4 Bagages de soute en correspondance

7.20.4.1 Les bagages de soute des passagers en correspondance doivent être inspectés/filtrés de la même façon que les bagages de soute des passagers qui sont à leur point d'origine.

7.20.4.2 Les exploitants d'aéronefs doivent veiller à ce que les bagages de soute en correspondance ne soient pas transportés avant de confirmer que le passager est à bord de l'aéronef. L'exploitant d'aéroport doit inclure dans leurs PSA respectifs des procédures appropriées à cette disposition.

7.20.4.3 Les bagages de soute en correspondance peuvent être exemptés d'inspection/filtrage si l'Union des Comores a établi un arrangement avec un autre État et si chacun est convaincu que les bagages de soute du passager sont inspectés/filtrés de façon appropriée au point d'origine et sont ensuite protégés contre toute intervention non autorisée jusqu'au point de départ à l'aéroport de correspondance. De tels arrangements doivent être basés sur des accords bilatéraux, un protocole d'entente ou des accords de sûreté prévoyant un contrôle à guichet unique.

7.20.4.4 Tous les bagages de soute en correspondance sont soumis à une inspection/filtrage avant d'être chargés à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial, à moins que les bagages non accompagnés qui ont déjà été inspectés/filtrés conformément aux exigences du présent programme aient été séparés pour des raisons indépendantes de la volonté des passagers et qu'ils aient été placés sous la surveillance du transporteur aérien ou appliqués l'une des méthodes de contrôles suivantes :

- a) fouille manuelle ou ;



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	17 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

- b) examen radioscopique; ou
- c) recours à un équipement de détection de traces d'explosifs ;
- d) examen radioscopique par algorithme

7.20.5 Enregistrement des bagages de soute hors aéroport

L'enregistrement des bagages de soute hors aéroport est formellement interdit au départ des aéroports comoriens.

7.21 Entreposage des bagages mal acheminés

7.21.1 L'exploitant d'aéroport doit établir des zones sécurisées d'entreposage où les bagages mal acheminés pourront être conservés jusqu'à ce qu'on les fasse suivre, qu'ils soient réclamés ou qu'on en dispose conformément aux procédures énoncées dans le programme de sûreté d'aéroport.

7.21.2 Ces zones d'entreposages doivent être éloignées de l'aérogare où les bagages mal acheminés feront l'objet d'une inspection attentive.

7.21.3 L'exploitant d'aéroport doit établir des procédures pour le traitement des bagages non identifiés et des objets suspects, conformément à une évaluation des risques effectuée par les autorités nationales compétentes.

7.22 Plan de secours en cas de panne du matériel de sûreté ou de panne d'électricité

L'exploitant d'aéroport doit maintenir des plans de secours détaillés dans le PSA indiquant la méthode à employer pour l'inspection/filtrage des bagages en cas de panne du matériel de sûreté ou de panne d'électricité.

7.23 Fret aérien, poste aérienne, envoi par coursier et envoi express

7.23.1 L'exercice d'une activité d'envoi du fret et poste aérien, l'envoi par coursier et expresse est soumis à l'obtention d'un Certificat d'Exploitation de Sûreté (CES) délivré par l'ANACM.


7.23.2 L'ensemble du fret aérien, la poste aérienne, les envois par coursier et les envois express, destinés à être transportés sur des vols de passagers ou vols tout-cargo doivent être soumis, avant d'être placés à bord d'un aéronef à des contrôles de sûreté y compris l'inspection/filtrage par un agent habilité ou, le cas échéant par le prestataire de sûreté d'inspection-filtrage.

7.23.3 Dans le cas où le fret aérien, la poste aérienne, les envois par coursier et les envois express sont inconnus, ces envois doivent faire l'objet d'inspection/filtrage par l'exploitant d'aéroport.

7.23.4 Les contrôles de sûreté spécifiques à appliquer au fret aérien, à la poste aérienne, aux envois par coursier et aux envois express, en période normale et en période de menace accrue, doivent figurer dans les programmes de sûreté d'aéroport, d'aéronefs et d'agent habilité.

7.23.5 Les exploitants d'aéronefs ne doivent pas accepter de fret, ni de poste au transport à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial, à moins qu'un agent habilité, un expéditeur connu ou une entité approuvée par l'ANACM ne confirme et n'atteste que des mesures d'inspection-filtrage ou d'autres contrôles de sûreté sont appliqués.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	18 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

7.23.6 Le fret et la poste pour lesquels un agent habilité, un expéditeur connu ou une entité approuvée par l'ANACM ne peut confirmer, ni attester qu'ils ont fait l'objet d'une inspection-filtrage doivent y être soumis.

7.23.7 Le fret et la poste pour lesquels il est confirmé et attesté qu'ils ont fait l'objet d'une inspection/filtrage ou des contrôles de sûreté doivent recevoir un statut de sûreté qui les accompagnera, sous forme imprimée ou électronique, tout au long de la chaîne logistique sécurisée. Le statut de sûreté doit être établi par l'entité habilitée ou autorisée ayant fait le contrôle de sûreté ou l'inspection filtrage.

7.23.8 Les exploitants d'aéroports, d'aéronefs et agents habilités doivent appliquer des mesures de sûreté renforcées au fret et à la poste à haut risque afin d'atténuer adéquatement les menaces qui y sont associées. Parmi les mesures de sûreté renforcées, une méthode d'inspection filtrage appropriée capable de détecter la présence d'explosif ou d'engin explosif doit être utilisée.

7.23.9 Les exploitants d'aéroports sont tenus d'établir des procédures relatives au traitement du fret à haut risque.

7.23.10 Le fret aérien et la poste aérienne qui doivent être transportés à bord d'un aéronef commercial seront manutentionnés et déplacés dans un environnement sécurisé. Une protection de sûreté suffisante leur sera accordée, depuis le point d'application de l'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté jusqu'au départ de l'aéronef, pour empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs ou d'autres engins dangereux.

7.23.11 Les mesures de sûreté à appliquer au fret, aux envois par coursier et envois express ainsi qu'à la poste qui ne sont pas envoyés par un agent habilité, destinés à être transportés sur des vols des passagers doivent contenir entre autre l'acceptation des marchandises ou de la poste par le prestataire de service d'assistance au sol, l'inspection filtrage avant d'être réacheminés sous escorte au magasin de stockage d'où ils seront une fois de plus ré-escortés jusqu'aux aéronefs devant assurer leur transport.

7.23.12 Les exploitants d'aéroports et d'aéronefs sont tenus d'élaborer des procédures à appliquer au fret, aux envois par coursier et envois express ainsi qu'à la poste destinés à être transportés sur des vols des passagers, et soumettre à l'ANACM pour approbation.

7.23.13 Le fret, la poste, les messageries et les colis express ne doivent être transportés par air qu'après l'application des contrôles de sûreté suivants :

- a) s'assurer que la réception, le traitement et la manutention du fret, de la poste sont effectués par un personnel dûment recruté et formé ;
- b) soumettre le fret à une inspection filtrage par une des méthodes ci-dessous en tenant compte de la nature de la marchandise :
 - i. vérification visuelle ;
 - ii. inspection physique/fouille manuelle ;
 - iii. radioscopie conventionnelle ;
 - iv. radioscopie par algorithme ;
 - v. détection d'objets métallique dans le fret ;
 - vi. détection de traces d'explosifs ;
 - vii. chiens détecteurs d'explosifs.

7.23.14 Une fois que les contrôles de sûreté ont été effectués, la stérilité des envois doit être maintenue jusqu'à ce qu'ils soient chargés à bord de l'aéronef et jusqu'au départ de celui-ci.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	19 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

7.23.15 Les exploitants d'aéronefs doivent inclure dans leurs programmes de sûreté et mettront en œuvre des procédures et des contrôles de sûreté appropriés pour le transport de matériel d'entreprise et de courrier d'entreprise à bord de leurs aéronefs.

7.23.16 Des mesures de sûreté destinées à assurer la protection du fret, des bagages, de la poste, des provisions de bord et des fournitures des exploitants qui sont déplacés à l'intérieur d'un aéroport en raison d'actes d'intervention illicite, doivent être développées dans le programme de sûreté d'aéroport.

7.23.17 Lorsqu'une raison quelconque porte à penser qu'un envoi qui a fait l'objet de contrôles de sûreté requise a été altéré ou n'a pas été protégé contre toute intervention non autorisée à partir du moment où ces contrôles ont été effectués, il doit être soumis à une inspection/un filtrage avant d'être chargé sur un aéronef.

7.23.18 L'ANACM veillera à l'établissement et à l'approbation d'un processus de sûreté de la chaîne d'approvisionnement 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.

7.23.19 Les exploitants d'aéroports et d'aéronefs doivent s'assurer que le fret et la poste en correspondance sont soumis à des contrôles de sûreté appropriés avant d'être chargés à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial au départ des aéroports comoriens.

7.23.20 Lorsqu'une inspection-filtrage du fret ou de la poste est appliquée, celle-ci doit être effectuée selon une méthode ou des méthodes appropriées telles que décrites aux §7.23.13 en tenant compte de la nature de l'expédition.

7.23.21 Le fret et la poste en correspondance peut être exempté de l'inspection/filtrage si l'Union des Comores a établi un arrangement avec un autre État et si chacun est convaincu que le fret et la poste sont inspectés/filtrés de façon appropriée au point d'origine et sont ensuite protégés contre toute intervention non autorisée jusqu'au point de départ à l'aéroport de correspondance.

7.24 Agent habilité

7.24.1 Agrément et Certificat d'exploitation de sûreté

7.24.1.1 L'exercice d'une activité d'agent habilité est soumis à l'obtention d'un agrément délivré par le ministère en charge de l'aviation civile et d'un Certificat d'Exploitation de Sûreté (CES) délivré par l'ANACM.

7.24.1.2 En font partie les tiers prestataires de services logistiques responsables du stockage et du transport intégré, les transporteurs aériens et les agents d'assistance en escale. L'agrément en qualité d'agent habilité doit spécifier les sites d'intervention.

7.24.1.3 Les agents habilités sont soumis aux activités de contrôle continue de la sûreté de l'aviation civile par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

7.24.1.4 Des inspections initiales et continues doivent être diligentées par l'ANACM pour la délivrance, le maintien et le renouvellement du CES d'agent habilité.

7.24.2 Qualification d'un « agent habilité »

7.24.2.1 Lorsque le concept d'agent habilité est mis en œuvre, celui-ci doit être



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	20 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

- a) désigné, agréé ou inscrit sur une liste par l'ANACM ;
- b) soumis à des obligations expressément définies par l'ANACM.

Dans ce cas, l'« agent habilité » ou le transporteur est tenu d'établir des procédures de reconnaissance d'un « expéditeur connu ».

7.24.2.2 L'agent habilité est soumis à une inspection initiale et continue avant que la délivrance et le maintien de l'agrément soit accordé par l'ANACM conformément à la réglementation en vigueur. Il doit établir et soumettre à l'ANACM toutes les procédures appropriées aux activités de sûreté pour approbation. Les expéditions qui ne peuvent plus être confirmées par cet agent habilité seront soumises à l'inspection/filtrage.

7.25 Fournitures de restauration et de service à bord

7.26.1 L'exercice d'une activité de fournisseur de service de restauration à bord d'aéronef est soumis à l'obtention d'un Certificat d'Exploitation de Sûreté (CES) délivré par l'ANACM.

7.26.2 Les exploitants d'aéronefs doivent inclure dans leurs programmes respectifs de sûreté et mettent en œuvre des procédures et des contrôles de sûreté appropriés pour empêcher que des armes, des explosifs et d'autres engins dangereux soient introduits dans les fournitures de restauration et de service à bord destinées à être transportés sur des vols de passagers.

7.26.3 Les entreprises de restauration en vol, aussi bien à l'aéroport que hors aéroport, doivent inclure dans leurs programmes respectifs de sûreté et mettent en œuvre des procédures et des contrôles de sûreté appropriés afin d'empêcher l'accès non autorisé à leurs installations et l'introduction d'armes, d'explosifs et d'autres engins dangereux dans les fournitures de restauration et de service à bord destinées à être transportés sur des vols de passagers.

7.26.4 Les entreprises de restaurations en vols situés hors aéroport doivent veiller à ce que les fournitures de restauration soient protégées contre l'accès non autorisé entre leurs installations et l'aéroport. Ces dispositions et procédures doivent être développées dans le PSA.

7.26.5 Afin d'empêcher que des armes, des explosifs et autres engins, articles ou substances dangereux ne soient introduits dans une zone de sûreté à accès réglementé, les articles de restauration, les provisions de bord et autres fournitures destinés à être transportés sur des vols commerciaux de passagers doivent être soumis à des inspections/filtrages de sûreté appropriés et protégés jusqu'au chargement à bord de l'aéronef, sauf dans les cas suivant :

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

7.26.6 Tous les provisions de bord provenant d'un fournisseur habilité ou d'un fournisseur connu qui semblent avoir été altérés ou dont il y'a lieu de croire qu'ils n'ont pas été protégés



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	21 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

contre toute intervention non autorisée depuis l'application des contrôles de sûreté doivent subir une inspection/filtrage avant de les placer à bord d'aéronefs.

7.26.7 Lors de l'inspection/filtrage des provisions de bord, les moyens ou les méthodes employées doivent tenir compte de la nature des provisions et doivent respecter des normes suffisantes pour obtenir une assurance raisonnable qu'aucun article interdit n'est dissimulé dans les provision.

7.26.8 Chaque fournisseur des provisions et fournitures de restauration à bord des aéronefs est tenu d'élaborer un programme de sûreté et le soumettre à l'ANACM pour approbation.

7.26.9 Les fournisseurs de provisions et fournitures destinées à la restauration doivent être soumis à des contrôles de sûreté nécessaires pour empêcher l'introduction d'articles interdits dans ces provisions et fournitures destinées à être embarquées à bord des aéronefs.

7.26.10 Le responsable de l'application des mesures de sûreté à ces fournitures doit s'assurer de l'application des mesures de sûreté depuis les lieux de la préparation jusqu'à la livraison à l'exploitant.

7.26.11 Les fournisseurs de provisions de bord doivent appliquer les mesures suivantes :

- a) la désignation d'un responsable de la sûreté chargé de la mise en œuvre et de la supervision de la sûreté au sein de la société ;
- b) tout le personnel ayant accès aux zones de sûreté à accès réglementé doit se soumettre aux vérifications d'antécédents et suivre les consignes de sûreté d'aéroport ;
- c) l'entreprise doit empêcher tout accès non autorisé à ses installations et fournitures ;
- d) si l'entreprise est située en dehors de l'aéroport, toutes les fournitures doivent être transportées vers l'avion dans des véhicules fermés à clé ou scellés ;
- e) la préparation et la manutention des provisions et des fournitures doivent être effectués par un personnel dûment recruté et formé ;

7.26.12 Après la livraison des provisions et fournitures destinées à la restauration de bord, l'équipage procède à des vérifications aléatoires pour s'assurer qu'elles ne contiennent pas d'objets interdits et, si elles sont sous scellés, qu'elles ne présentent aucun signe d'altération.

7.26.13 Le fournisseur des provisionnements de bord prévoit des ressources et des installations nécessaires pour protéger les articles de restauration.

7.26 Provisions et Fournitures destinées au nettoyage à bord


7.26.1 Les transporteurs aériens et les sociétés de nettoyage doivent prendre des mesures pour que les fournitures et produits de nettoyage introduits à bord des aéronefs ne contiennent aucun article interdit qui puisse compromettre la sûreté de l'aéronef.

7.26.2 Les fournisseurs de services des fournitures et de produits de nettoyage des transporteurs aériens doivent mettre en œuvre les mesures de sûreté nécessaires pour empêcher l'introduction d'articles interdits parmi les fournitures et produits de nettoyages destinés à être chargés à bord.

7.26.3 Les fournisseurs des fournitures et produits de nettoyage des aéronefs doivent appliquer les mesures de sûreté suivantes :

- a) la désignation d'un responsable de la sûreté chargé de la mise en œuvre et de la supervision de la sûreté au sein de la société;



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	22 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

- b) la soumission aux vérifications d'antécédents de tout le personnel ayant accès aux zones de sûreté et suivi des consignes de sûreté d'aéroport ;
- c) l'entreprise doit empêcher tout accès non autorisé à ses installations et fournitures ;
- d) le transport des fournitures de nettoyage vers l'avion doit se faire dans des véhicules fermés à clé ou sous scellés, si la société est située côté ville ;
- e) la prise en charge et la manutention des fournitures de nettoyage doivent être effectuées par un personnel dûment recruté et formé.

7.26.4 Les fournitures d'une société qui ne se conforme pas aux mesures de contrôle de sûreté ne doivent pas être embarquées dans l'aéronef.

7.27 Les services de pompes funèbres

L'exercice d'une activité de prestation en matière de contrôle de sûreté applicable aux dépouilles mortuaires est soumis à l'obtention d'un Certificat d'Exploitation de Sûreté (CES) délivré par l'ANACM.

7.28 Courrier et Matériel des transporteurs aériens

7.28.1 Le courrier et le matériel d'un exploitant d'aéronef destinés à être transportés dans ses propres aéronefs font l'objet de contrôles de sûreté avant d'être chargés à bord.

7.28.2 Tout envoi de courrier ou de matériel du transporteur aérien doit être soumis aux mesures suivantes :

- a) Il fait l'objet d'un contrôle et d'une inspection/filtrage de sûreté afin de s'assurer qu'aucun article interdit n'y a été introduit ; et
- b) Il ne peut être laissé sans surveillance avant d'être chargé à bord d'un aéronef.


7.28.3 Le transporteur aérien doit veiller à ce que tout envoi de courrier ou de matériel effectué en son nom par un prestataire de service d'assistance sous contrat, fassent l'objet d'une inspection/filtrage avant son chargement à bord de l'aéronef.

7.29 Inspection des véhicules entrant aux ZSAR

Pour chaque véhicule devant se rendre aux ZSAR, trois (3) des zones suivantes du véhicule doivent être inspectées aléatoirement et imprévisibles selon l'évaluation de risque :

- a) poches de la portière avant, pare-soleil et boîte à gants ;
- b) arrière des sièges avant (poches pour cartes routières), sous les sièges et les emplacements des pieds ;
- c) coffre arrière/à bagages/compartiment fret ;
- d) dégagement des roues et ;
- e) sous le capot/toit couvrant la partie réservée au moteur ;
- f) dessous du véhicule ;
- g) toute autre zone de véhicule non-citée ci-dessus.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	23 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

7.30 Marchandises destinées à être vendues ou distribuées à l'intérieur des ZSAR

7.30.1 Toutes les marchandises (p.ex. produits hors-taxes, journaux) destinées à être vendues ou distribuées au sein des zones de sûreté à accès réglementé doivent faire l'objet des contrôles de sûreté pour empêcher l'introduction des articles interdits dans ces zones.

7.30.2 Avant d'être vendues ou distribuées au sein des ZSAR, les marchandises doivent être soumises à l'inspection/filtrage.

7.31 Prestataire de sûreté d'inspection-filtrage

7.31.1 L'exercice d'une activité de prestation de service d'inspection-filtrage des passagers, du personnel et bagages est soumis à l'obtention d'un agrément délivré par le ministère en charge de l'aviation civile et d'un Certificat d'Exploitation de Sûreté (CES) délivré par l'ANACM.

7.31.2 L'ANACM peut à tout moment suspendre ou retirer le CES pour non-respect des exigences réglementaires telles que définies dans ce PNSAC et ses annexes.

7.31.3 Le CES est valable pour une durée de vingt-quatre (24) mois et cinq ans pour l'agrément.

7.31.4 Le renouvellement du CES est conditionné au respect continu des exigences réglementaires de sûreté en vigueur.

7.31.5 La demande du renouvellement du CES doit être transmise à l'ANACM dans un délai de trois (3) mois avant sa date d'expiration.

7.32 Délivrance du Certificat d'Exploitation de Sûreté

7.32.1 Pour l'obtention d'un CES le postulant doit fournir en plus de sa demande les pièces et documents suivants :

- a) Un formulaire de demande dûment rempli et signé ;
- b) Une copie de l'agrément délivré par le ministère en charge de l'aviation civile (pour les Agents Habilités et Prestataire de sûreté d'inspection-filtrage de passagers et bagages) ;
- c) Le programme de sûreté y compris les procédures d'exploitation ;
- d) Le Programme de formation de sûreté ;
- e) Le Programme de contrôle de la qualité interne de sûreté ;
- f) La preuve de la vérification d'antécédent pré-embauche du personnel chargé de la mise en œuvre des mesures de sûreté ;
- g) Le dossier du personnel et ses qualifications ;
- h) La liste des équipements de sûreté et les installations ;
- i) Une indication du site d'exploitation.

7.32.2 Le CES est délivré au demandeur par l'ANACM après un audit ou une inspection de sûreté qui portera sur les capacités techniques et opérationnelles du postulant. L'audit ou l'inspection portera notamment sur :

- a- L'organisation mise en place par le demandeur ;
- b- La connaissance de la réglementation et des mesures de sûreté applicables ;
- c- La formation du personnel aux techniques les plus modernes de contrôle de sûreté ;
- d- La mise en place de procédures d'exploitation appropriées ;
- e- La disponibilité et l'opérationnalité des équipements de sûreté nécessaires.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE</p>	Page	24 de 24
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

7.33 Fournitures d'aéroport

7.33.1 Les fournitures d'aéroport doivent subir une inspection/filtrage avant d'être autorisées à pénétrer dans les zones de sûreté à accès réglementé, sauf si elles ont fait l'objet de contrôles de sûreté de la part d'un fournisseur connu et qu'elles ont été protégées contre toute intervention non autorisée depuis l'exécution de ces contrôles jusqu'à leur arrivée dans la zone de sûreté à accès réglementé.

7.33.2 Toutes les fournitures d'aéroport provenant d'un fournisseur connu et qui semblent avoir été altérées ou dont il y a lieu de croire qu'elles n'ont pas été protégées contre toute intervention non autorisée depuis l'application des derniers contrôles de sûreté doivent subir une inspection/un filtrage à l'aéroport.

7.33.3 A la livraison au point de vente, d'utilisation ou de mise à disposition dans la ZSAR, un contrôle visuel des fournitures d'aéroport doit être effectué par le personnel affecté à ce point de vente, d'utilisation ou de mise à disposition afin de s'assurer qu'elles ne présentent aucun signe d'altération.

7.34 Aviation Générale

7.34.1 Les aéronefs de l'aviation générale ne doivent pas être stationnés à proximité immédiate des aéronefs utilisés pour les vols commerciaux afin d'éviter d'affaiblir les mesures de sûreté appliquées à ces aéronefs, ainsi qu'aux bagages, au fret et au courrier transportés à bord.

7.34.2 Des dispositions visant à séparer les passagers des vols commerciaux qui ont été soumis à des inspections/filtrages des passagers des vols de l'aviation générale doivent être mises en œuvre sur la base de critères suivants :

- a) des dispositions matérielles et/ou des mesures de sûreté doivent être prises pour éviter, tant au départ qu'à l'arrivée, le mélange des passagers des vols de l'aviation générale avec les passagers déjà soumis à des inspections/filtrages.
- b) dans la mesure du possible, les passagers des vols de l'aviation générale doivent passer, tant au départ qu'à l'arrivée par une aérogare distincte affectée à l'aviation générale ; ils sont également séparés, lorsqu'ils embarquent ou débarquent sur l'aire de trafic, des autres passagers déjà soumis à des inspections/filtrages, ou sont transportés à bord d'un véhicule (autobus ou voiture) spécial ou sont encore surveillés en permanence ;
- c) si une aérogare distincte n'est pas disponible, les passagers des vols de l'aviation générale :
 - i. doivent passer par une aire séparée de l'aérogare et sont accompagnés ou transportés par autobus/voiture vers et depuis leur aéronef ou ;
 - ii. doivent être soumis à une inspection/filtrage avant de pénétrer dans la zone de sûreté à accès réglementé, lorsque leur passage par une telle zone de l'aérogare est inévitable ou ;
 - iii. doivent être soumis à d'autres mesures de sûreté aboutissant au même résultat, compte tenu des conditions locales.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	1 de 5
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

CHAPITRE VIII MATERIEL DE SURETE

8.1 Généralités

8.1.1 Les appareils qui équiperont les points de contrôle des bagages à main et bagages à soute sur tous les aéroports de l'Union des Comores doivent satisfaire aux exigences établies dans le présent chapitre.

8.1.2 Sauf indication contraire, l'exploitant d'aéroport ou l'entité qui utilise des équipements de sûreté pour la mise en œuvre des mesures de sûreté dont il est responsable, conformément au présent programme, prend des mesures raisonnables afin de garantir que ces équipements de sûreté satisfont aux normes énoncées dans le présent chapitre.

8.1.3 L'exploitant d'aéroport ou l'entité qui utilise des équipements de sûreté doit communiquer à l'ANACM toutes les informations nécessaires à l'utilisation et au fonctionnement de ces équipements de sûreté. Toutes les informations nécessaires doivent être documentées et archivées à l'ANACM.

8.1.4 Lorsque l'exploitant d'aéroport ou l'entité concernée investit dans de nouveaux équipements de sûreté, il doit envisager d'utiliser des équipements de sûreté avancé pour atteindre les objectifs de sûreté de l'aviation civile.

8.1.5 Chaque équipement de détection doit faire l'objet d'analyses ou de tests effectués par l'ANACM ou par tout autre organisme désigné par l'ANACM. Le niveau de performance de l'équipement de détection doit être au moins égal au seuil fixé par l'ANACM.

8.1.6 L'Union des Comores met en œuvre dans la mesure du possible des processus et procédures novateurs pour permettre une différenciation opérationnelle de l'inspection/filtrage et des contrôles de sûreté fondés sur des critères clairement définis.

8.1.7 Tout contrat d'achat d'un matériel de sûreté doit inclure une clause relative à la formation du personnel, à l'entretien du matériel et à l'acquisition des pièces de rechange.

8.2 Achat

8.2.1 Les achats et l'utilisation des équipements de sûreté ont pour objectif de protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite au moyen de règlements, de pratiques et de procédures.


8.2.2 Les entités et exploitants concernés par les achats et utilisations des équipements, en application des mesures, et procédures ainsi que les pratiques visant à protéger l'aviation civile doivent favoriser la recherche et le développement de nouveaux équipements de sûreté.

8.2.3 Chaque entité concernée s'assure et veille à ce que le développement des nouveaux équipements de sûreté tienne compte des principes des facteurs humains.

8.2.4 Pour tout achat d'équipements de sûreté, les facteurs suivants sont pris en compte :

- a) sensibilité de détection ;
- b) coût du système ;
- c) aspects de santé et de sécurité ;
- d) protection de la vie privée, de l'intimité des personnes ;



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	2 de 5
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

- e) facilité d'emploi ;
- f) rapidité du système.

8.3 Etalonnage

8.3.1 Les conditions d'étalonnage des équipements de sûreté doivent être conformes aux dispositions du constructeur et sont destinées à faire en sorte que chaque équipement de sûreté, indépendamment de l'endroit où il est utilisé, soit étalonné pour fonctionner selon des normes identiques prédéterminées. Cela concerne principalement l'étalonnage de matériel radioscopique et l'équipement de détection des objets métalliques.

8.3.2 Le réglage de sensibilité de l'équipement en fonctionnement normal doit être défini à chaque programme de sûreté d'aéroport, avec un réglage de sensibilité supérieure correspondant à un niveau plus élevé de menace accrue. Les niveaux de réglage seront précisés dans le programme de sûreté de chaque aéroport.

8.3.3 Il sera procédé à des tests sur le terrain avec un spécimen de test approuvé par l'ANACM pour simuler l'objet à détecter.

8.4 Fonctionnement et maintenance

8.4.1 L'ANACM doit veiller sur les programmes de maintenance et d'essais de performance des équipements d'inspection/filtrage établis et exécutés par l'exploitant d'aéroport.

8.4.2 Tout le matériel de sûreté doit être utilisé en accord avec les recommandations du fabricant et avec les procédures d'utilisations normalisées figurant dans le programme de sûreté d'aéroport.

8.4.3 Le matériel radioscopique utilisé doit assurer la détection nécessaire, mesurée en termes de résolution, de pénétration et de discrimination, pour interdire l'embarquement à bord d'un aéronef d'articles interdits.

8.4.4 Tout le matériel de sûreté doit faire l'objet de test de bon fonctionnement journalier, à chaque prise de service ou en cas d'arrêt de l'équipement pour entretien ou en cas de coupure de courant.


8.4.5 A l'aide des objets test fournis par le constructeur et approuvé par l'ANACM, les tests de bon fonctionnement doivent être réalisés par les chefs d'équipe ou superviseurs de sûreté et doivent être conformes à la procédure du constructeur.

8.4.6 Les entités utilisant des matériels de sûreté doivent établir des calendriers d'entretiens préventifs et correctifs pour que tous les matériels de sûreté fonctionnent avec une efficacité optimale.

8.4.7 Les entités utilisant des matériels de sûreté doivent garantir la disponibilité des techniciens convenablement qualifiés pour procéder à l'entretien nécessaire des équipements de sûreté.

8.4.8 Si les équipements à rayon X utilisés pour les bagages de cabine et de soute sont équipés d'un logiciel de projection d'image fictive (TIP), la mise en application du logiciel ne doit pas perturber le bon fonctionnement du RX. Une procédure d'utilisation du TIP doit préciser les détails sur la formation, la responsabilité, les paramètres opérationnels, le stockage des images et la librairie TIP.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	3 de 5
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

8.5 Portique de détection des métaux

8.5.1 Les portiques de détection des métaux (PDM) doivent être capables de détecter et de signaler par une alarme au moins des objets métalliques spécifiés, tant isolés qu'associés à d'autres objets.

8.5.2 La détection par les PDM doit être indépendante de l'emplacement et de l'orientation de l'objet métallique. Les PDM doivent être solidement fixés à une base stable et doivent comporter un voyant indiquant que l'équipement est en fonction.

8.5.3 Les moyens permettant de régler les paramètres de détection des PDM doivent être protégés et accessibles aux seules personnes autorisées.

8.5.4 Lorsqu'ils détectent un objet métallique, les PDM doivent émettre à la fois une alarme visuelle et une alarme sonore. Les deux types d'alarme doivent être perceptibles à une distance de deux mètres.

8.5.5 L'alarme visuelle doit donner une indication de l'intensité du signal détecté par le PDM.

8.5.6 Les PDM doivent être placés de façon à garantir qu'ils ne soient pas affectés par des sources d'interférence.

8.5.7 Critères supplémentaires applicables aux PDM.

Tous les PDM doivent être capables :

- a) de produire un signal sonore et/ou visuel lorsqu'on atteint un pourcentage de personnes franchissant le PDM sans déclencher d'alarme. Il doit être possible de fixer ce pourcentage ;
- b) de compter le nombre de personnes inspectées, à l'exclusion de celles qui franchissent le PDM en sens inverse ;
- c) de compter le nombre d'alarmes ;
- d) de calculer le nombre d'alarme en pourcentage du nombre de personnes inspectées.

8.6 Détecteurs de Métaux Portatifs (DMP)

8.6.1 Les détecteurs de métaux portatifs doivent être capables de détecter les objets en métal ferreux et non ferreux. La détection et l'indication de l'emplacement du métal détecté doivent être signalées au moyen d'une alarme.

8.6.2 Les moyens permettant de régler les paramètres de détection des DMP doivent être protégés et accessibles aux seules personnes autorisées.

8.6.3 Les DMP doivent émettre une alarme sonore lorsqu'ils détectent un objet métallique. Cette alarme doit être perceptible à une distance d'un mètre.

8.6.4 Le fonctionnement des DMP ne doit pas être affecté par des sources d'interférence et doivent comporter un voyant indiquant que l'équipement est en fonction.

8.7 Equipements de radioscopie

8.7.1 Généralités

8.7.1.1 L'exploitant d'aéroport est tenu d'équiper les installations communes de traitement des passagers commerciaux avec au moins un poste d'inspection/filtrage des passagers.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE</p>	Page	4 de 5
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

8.7.1.2 Les appareils radioscopiques d'inspection de bagages doivent offrir une façon rapide et commode de voir l'intérieur d'objets sans avoir à les débiller et sans les endommager.

8.7.2 Prescription de qualité d'image

8.7.2.1 Le matériel radioscopique utilisé doit afficher une image complète de tout objet passant dans le tunnel. Les coins ne doivent pas être coupés et la qualité de l'image doit se mesurer selon les six critères suivants :

- a) capacité de l'équipement radioscopique à rendre visualisable un fil métallique fin unique ;
- b) capacité de définir le niveau de détails qui doit être visible derrière le matériau connu ;
- c) capacité de distinguer et à rendre visualisable des objets qui sont très proches l'un de l'autre ;
- d) capacité de distinguer les grilles en feuille de cuivre de 2,0 millimètres ;
- e) capacité de définir l'épaisseur de métal que l'équipement radioscopique peut pénétrer ainsi que la capacité de visualiser une faible épaisseur de métal ;
- f) capacité à différencier les matériaux organiques des matériaux inorganiques et de leur mélange.

8.7.2.2 Les performances correspondant aux critères de qualité de l'image doivent être évaluées à l'aide de la valise test approuvé par l'ANACM.

8.7.2.3 Les six critères de qualité d'image doivent être obtenus sur une seule image, lors du test de bon fonctionnement. L'opérateur est libre de faire tous les traitements qu'il veut pour obtenir la prescription minimale de la qualité d'image.

8.7.3 Positionnement de la valise test

Lors du test de bon fonctionnement l'opérateur est libre de choisir la position qu'il veut, mais toutefois la qualité d'image doit être obtenue sur au moins une des 12 positions, selon le manuel du constructeur.

8.8 Système de détection des explosifs

8.8.1 Les systèmes de détection d'explosifs, s'ils sont utilisés, doivent pouvoir détecter et signaler par une alarme la présence de quantités unitaires minimales déterminées de matière explosive contenue dans un bagage ou dans un autre contenant.

8.8.2 La détection ne doit pas dépendre de la taille, de la position ou de l'orientation de la matière explosive.

8.8.3 Le système de détection d'explosifs doit émettre une alarme dans les cas suivants :

- a) lorsqu'il détecte une matière explosive ;
- b) Lorsqu'il détecte la présence d'un objet qui empêche de détecter la matière explosive.
- c) Lorsque le contenu d'un sac ou d'un autre contenant est trop dense pour être analysé.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	5 de 5
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

8.9 Equipements d'inspection/filtrage des liquides, aérosols et gels

8.9.1 Les équipements répertoriés au paragraphe 7.3.10 qui servent d'inspection/filtrage des liquides, aérosols et gels doivent pouvoir détecter et signaler au moyen d'une alarme la présence de quantités unitaires minimales déterminées ou supérieures de matières dangereuses dans des LAG.

8.9.2 La détection ne doit pas dépendre de la taille ou de la matière du conteneur de LAG.

8.9.3 L'équipement doit être utilisé de façon à garantir que le conteneur est placé et orienté d'une manière qui assure la pleine capacité de détection.

8.9.4 L'équipement doit donner un signal d'alarme dans les cas suivants :

- a) Lorsqu'il détecte une matière dangereuse ;
- b) Lorsqu'il détecte la présence d'un objet qui empêche de détecter d'éventuelles matières dangereuses ;
- c) Lorsqu'il ne peut déterminer si le LAG observé est inoffensif ou non ;
- d) Lorsque le contenu du sac inspecté est trop dense pour être analysé.

8.9.5 Tout organisme tenu par les dispositions du présent PNSAC doit avoir un programme de sûreté d'exploitant y figurant les détails concernant le type, le nombre, l'emplacement des matériels à utiliser et l'étalonnage pour les mesures préventives de sûreté de l'aviation qu'il applique.

8.9.6 Toutes les autres procédures relatives à l'achat, l'étalonnage, l'emplacement, le fonctionnement et la maintenance devront être détaillées dans le programme de sûreté d'aéroport et dans le programme de sûreté d'exploitant d'aéronef ou de locataire.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE</p>	Page	1 de 6
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

CHAPITRE IX

PERSONNEL

Le présent chapitre du PNSAC indique les normes minimales de l'Union des Comores en matière de sélection et de formation du personnel appelé à exercer des fonctions de sûreté de l'aviation.

9.1 Critères de sélection

9.1.1 Toute personne appelée à mettre en œuvre des mesures de sûreté est soumise à une procédure de sélection avant d'occuper un poste de sûreté.

9.1.2 Les personnes mettant en œuvre les contrôles de sûreté doivent posséder toutes les compétences requises pour remplir leurs fonctions et doivent être adéquatement sélectionnées et formées, conformément aux exigences du présent PNSAC. Des dossiers appropriés de ces personnes doivent être tenus à jour.

9.1.3 Les normes de performance décrites dans ce PNSAC doivent être appliquées pour toute administration qui emploie des personnes mettant en œuvre des mesures de sûreté. L'ANACM doit procéder à des évaluations initiales et périodiques pour veiller à ce que ces normes soient respectées.

9.1.4 Les entités qui emploient des agents de sûreté de l'aviation doivent s'assurer et veiller :

- a) à ce que l'on procède à des vérifications des antécédents des personnes qui mettent en œuvre les contrôles de sûreté, des personnes qui sont autorisées à accéder sans escorte à des zones de sûreté à accès réglementé, et des personnes qui ont accès à des informations sensibles de sûreté de l'aviation, avant qu'elles ne prennent leurs fonctions ou qu'elles n'aient accès à ces zones ou à ces informations ;
- b) à ce que l'on procède à des vérifications périodiques des antécédents de ces personnes, à des intervalles définis. La vérification des antécédents se fait tous les 24 mois.
- c) à ce que les personnes jugées inaptes à la suite d'une vérification de leurs antécédents soient immédiatement empêchées de mettre en œuvre les contrôles de sûreté, d'accéder sans escorte à des zones de sûreté à accès réglementé, et d'avoir accès à des informations sensibles de sûreté de l'aviation.

9.1.5 Les vérifications d'antécédents sont effectuées par la brigade de recherche de la gendarmerie nationale pour les nationaux résidant aux Comores, et l'OICP-INTERPOL ou les Etats concernés pour les nationaux ayant résidé à l'étranger et les étrangers résidant aux Comores.

9.1.6 Les personnes jugées inaptes à la suite d'une vérification de leurs antécédents sont immédiatement empêchées de mettre en œuvre les contrôles de sûreté, d'accéder sans escorte à des zones de sûreté à accès réglementé, et d'avoir accès à des informations sensibles de sûreté de l'aviation.

9.1.7 Les personnes jugées inaptes à la suite d'une vérification de leurs antécédents sont les personnes qui :



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	2 de 6
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

- a) ont déjà commis des actes criminels ;
- b) appartiennent à une association de contrebande ;
- c) se droguent ;
- d) ont déjà détourné un fond public.

9.1.8 Chaque organisme employeur est garant de l'aptitude de ses agents à s'acquitter convenablement de leurs fonctions de sûreté. Un dossier individuel doit être établi et archivé pour chaque agent et où figurent, au minimum, les renseignements suivants :

- a) le niveau d'instruction ;
- b) les expériences antérieures ;
- c) un rapport sur les aptitudes physiques et mentales ;
- d) les résultats de vérification des antécédents criminels (y compris l'appartenance ou non à une association de contre bande) ;
- e) la vérification de casier judiciaire ;
- f) un rapport de son historique académique et professionnel sur une période de 5 ans.

9.1.9 Toutes les personnes recrutées pour un emploi dans la sûreté de l'aviation doivent être comoriennes et posséder une bonne condition physique et mentale. L'agent ne doit pas présenter ni de trouble d'équilibre ni de trouble de la conscience.

9.1.10 Les personnes recrutées pour un emploi dans la sûreté de l'aviation doivent répondre aux conditions ci-après :

- a) L'exercice du contrôle de rayon X par des agents de l'inspection/filtrage doit être subordonné des conditions d'aptitude physique et mentale appréciées lors d'une consultation effectuée par un médecin habilité ;
- b) Des examens médicaux doivent avoir lieu tous les trois ans pour les agents âgés de moins de quarante ans, et tous les deux ans à partir de quarante ans. Ces examens sont destinés à vérifier les conditions médicales particulières pour l'exercice des fonctions d'opérateur de rayon X et seront particulièrement étudiées lors des modifications survenues par rapport aux examens précédents. Le médecin doit tenir compte de l'expérience d'opérateur de rayon X acquise par l'agent ;
- c) L'aptitude est envisagée au moment de l'examen en tenant compte de la compatibilité avec la fonction d'opérateur de rayon X ;
- d) Le médecin habilité peut si nécessaire prescrire des examens complémentaires et faire rappel à des médecins spécialistes.

9.1.11 Les conditions suivantes sont à tenir compte par le médecin habilité :

- a) **La vue** : avec ou sans lunette ou lentille cornéenne, être capable de lire correctement une plaque d'immatriculation de véhicule ou un panneau similaire à une distance de 23m, et être capable de lire les tickets de bouteille à une distance choisie par le candidat entre 30 et 50cm.
- b) **La perception des couleurs** : avoir une perception des couleurs suffisante pour utiliser un équipement radioscopique en couleur et vérifier des laissez-passer codés en couleur.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	3 de 6
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

- c) **L'ouïe** : avec ou sans l'aide de l'appareil acoustique, être capable d'entendre des communications par radio et téléphone, des signaux auditifs émis par un équipement de sûreté, ainsi qu'une conversation vocale de niveau moyen à une distance de 2,5m dans une salle non brouillant.
- d) **Les aptitudes de communication (orale et écrite)** : n'avoir aucun défaut des locutions de nature à empêcher de communiquer rapidement et efficacement, et avoir une maîtrise suffisante de la langue comorienne et française,
- e) **Dépendance à des substances** : n'avoir aucune dépendance à l'alcool ou à des substances illégales. Il faudrait examiner à titre individuel les personnes qui prennent des médicaments prescrits, pour vérifier que leur aptitude à s'acquitter de leurs fonctions ne sera pas dégradée.
- f) **Perception et sensibilisation** : avoir un pouvoir d'observation et de concentration suffisant pour remarquer et identifier de façon efficace des informations, des circonstances ou images, et pour agir sur la base de ces éléments.

9.1.12 En plus de ces normes médicales si dessus, le candidat doit montrer une preuve de vigilance et une prise de décision relative à ces fonctions. Un dossier médical d'aptitude doit être délivré au postulant.

9.1.13 Les critères suivants sont aussi à tenir compte pour la sélection du personnel AVSEC :

- a) tous ceux qui postulent à un emploi ou qui sont examinés pour des fonctions de sûreté de l'aviation doivent remplir un formulaire de candidature donnant tout détail relatif à une période de 5 ans ;
- b) le formulaire de candidature doit être conservé par l'employeur pendant toute la période de l'embauche et doit être mis à la disposition de l'ANACM à chaque fois que celle-ci le demandera ;
- c) chaque candidat doit être interviewé conjointement par un haut cadre de sûreté de l'ANACM et de l'aéroport concerné, qui vérifient que le candidat saisit :
 - i. l'importance qui s'attache à une bonne réputation ;
 - ii. toutes les incidences de déclarations faites sur le formulaire de candidature.

9.1.14 Les personnes effectuant l'interview doivent :

- a) déterminer les raisons pour lesquelles le candidat a quitté ses emplois antérieurs ;
- b) vérifier qu'il n'y a pas de périodes de temps inexplicables ;
- c) chercher à obtenir toutes autres informations pertinentes prescrites par l'ANACM.

9.1.15 Ces procédures de recrutement sont applicables quelques soit l'emploi antérieur des personnes qui mettent ou souhaitent mettre en œuvre des mesures de sûreté, même si elles étaient en relation avec la sûreté de l'aviation civile à un autre titre dans l'industrie de l'aviation, la police ou les forces armées.

9.1.16 Les sélections de tous les candidats qui postulent à des fonctions de sûreté doivent être approuvées par l'ANACM.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	4 de 6
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

9.2 Formation

9.2.1 La DSF a établi et mis en œuvre une politique nationale de formation de sûreté de l'aviation civile (PNFSAC) à l'intention de tout le personnel qui participe à la mise en œuvre des divers aspects du PNSAC ou qui en est chargé. Cette politique nationale de formation est conçue pour assurer l'efficacité des mesures de sûreté et fera l'objet d'une actualisation constante pour tenir compte des nouveaux aspects de sûreté qui se posent à l'échelle mondiale et nationale.

9.2.2 Tous les programmes de formation à la sûreté de l'aviation, initiale et périodique qui sont destinés au personnel ayant des responsabilités en vertu du PNSAC doit comporter une évaluation des compétences à acquérir et à entretenir.

9.2.3 Tous les personnels qui effectuent les audits, les tests et les inspections de sûreté sont formés à ces tâches avant que les tâches et responsabilités ne leur soient confiées.

9.2.4 Le PNFSAC est approuvé par arrêté du ministre en charge de l'aviation.

9.2.5 Hormis les services de l'ordre aéroportuaire, chaque organisme cité au chapitre IV du présent programme doit élaborer et mettre en œuvre un programme de formation pour son personnel afin de faire en sorte que le PNSAC soit correctement mis en œuvre.

9.2.6 Chaque programme de formation élaboré autre que celui de l'ANACM doit être soumis à cette dernière pour approbation avant sa mise en œuvre.

9.2.7 Les programmes de formation de toutes les entités ayant des responsabilités en matière de sûreté de l'aviation doivent indiquer ou mentionner avec précision les éléments suivants, au minimum, tout en fournissant suffisamment d'orientations ou de procédures, le cas échéant, pour leur mise en œuvre efficace :

- a) les objectifs et la politique de formation déclarés ;
- b) les responsabilités pour la réalisation de cours de formation ;
- c) la formation initiale et continue, y compris la durée et la fréquence requises ;
- d) les dispositions relatives à un programme officiel de formation en cours d'emploi ;
- e) les informations d'ordre administratif relatives à la sélection des candidats et aux tests ;
- f) les exigences d'évaluation faisant suite à la formation (p. ex. tests écrits et pratiques avec les notes minimales requises) ;
- g) les principes du cursus de formation ;
- h) les plans de cours détaillés ;
- i) les obligations portant sur la tenue des registres de formation.

9.2.8 Tout le personnel qui participe à la mise en œuvre de divers aspects du PNSAC ou qui en sont chargées ainsi que les personnes qui sont autorisées à accéder sans escorte à des zones côté pistes doivent recevoir une formation initiale et périodique de sensibilisation à la sûreté de l'aviation.

9.2.9 Toute personne, qui participe à la mise en œuvre de divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile ou qui en sont chargées ainsi que les personnes qui sont autorisée à effectuer sans supervision des contrôles de sûreté, doit avoir suivi avec succès une formation spécifique complète et périodique.

9.2.10 La formation des personnes qui exécutent les tâches d'inspection, de filtrage des personnes, des bagages de cabines, des articles transportés et des bagages de soutes, du fret et



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE</p>	Page	5 de 6
		Edition 04	2026
		Révision 00	-

du courrier, du matériel des transporteurs aérien, des approvisionnements de bord et de fourniture d'aéroports, des véhicules (notamment les exemptions et les procédures spéciales de sûreté), des contrôles d'accès ainsi que les opérations de surveillances et de patrouilles et les superviseurs doit comporter des éléments de formation théoriques et pratique.

9.2.11 Les inspecteurs et instructeurs nationaux de sûreté doivent avoir suivi respectivement, avec succès les formations d'inspecteurs et d'instructeurs nationaux avant que les tâches et responsabilités ne leur soient confiées.

9.2.12 Le contenu des cours doit être approuvé par l'ANACM avant :

- a) qu'un formateur ne délivre la formation requise selon les dispositions du PNFSAC ;
- b) qu'une formation sur ordinateur soit utilisée afin de satisfaire aux exigences du PNFSAC et de ses dispositions d'application.

9.2.13 Tout organisme agréé par l'ANACM qui donne des cours de formation en sûreté de l'aviation soumettra son programme de formation à l'ANACM, pour approbation avant sa mise en œuvre.

9.2.14 Chaque organisme chargé d'élaborer et de mettre en œuvre un programme de formation doit s'assurer que des instructeurs AVSEC qualifiés soient disponibles en nombre suffisant pour donner les cours.

9.2.15 En plus des programmes de formation des différents organismes, l'ANACM est chargée de coordonner la mise en œuvre des cours de sensibilisation à la sûreté de l'aviation pour tout le personnel employé dans l'industrie aéronautique comorienne et n'ayant pas bénéficié d'un cours de formation spécifique en sûreté de l'aviation civile.

9.2.16 Tous les organismes qui organisent des cours de formation en sûreté doivent signifiés à l'ANACM au moins quinze jours (15jrs) avant en fournissant :

- a) la liste des participants, ;
- b) les instructeurs AVSEC ;
- c) une version électronique du cours en question et ;

9.2.17 Tout organisme qui organise des cours de sûreté de l'aviation doit tenir des dossiers écrits sur tout le personnel recevant la formation, y compris les résultats d'évaluation le cas échéant (p. ex. tests écrits et pratiques, avec notes de passage minimales).


9.2.18 Les malles pédagogiques de l'OACI et celles développées par des centres AVSEC OACI ou par l'Union des Comores resteront le matériel didactique de référence pour la formation de sûreté de l'aviation.

9.2.19 L'ANACM est responsable de la coordination de l'échange d'informations avec l'OACI ou avec d'autres États contractants, selon les besoins, dans le cadre de l'élaboration des programmes de formation de sûreté de l'aviation.

9.2.20 Afin de maintenir une fonction plus élevée des mesures de sûreté de l'aviation civile et pour garantir l'application fiable et systématique des normes de performance, les instructeurs nationaux de sûreté de l'aviation ainsi que tous les agents chargés de l'inspection-filtrage doivent être certifiés par l'ANACM.

9.2.21 Un programme de certification est établi et mis en œuvre par l'ANACM, et affirme que les formateurs nationaux de sûreté de l'aviation sont qualifiés dans les matières applicables.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	6 de 6
		Edition 04	2026
		Révision 00	-


9.2.22 Lors du processus de certification initiale, les instructeurs nationaux de l'aviation ainsi que les agents d'inspection/filtrage doivent subir avec succès des examens théoriques et pratiques.

9.2.23 Les formateurs nationaux de sûreté de l'aviation ainsi que les agents d'inspection/filtrage sont soumis à un processus de ré-certification par l'ANACM conformément au programme de certification. Ce processus de ré-certification s'effectue régulièrement tous les trois ans.

9.2.24 Les modalités de certification et de ré-certification des agents d'inspection/filtrage figurent dans le programme de certification en sûreté de l'aviation civile.

9.2.25 Toute entité qui intervient dans l'exécution de divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile, ou qui en est responsables, est encouragée de favoriser, d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures et des mécanismes qui contribuent à l'instauration d'une solide et efficace culture de la sûreté.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	1 de 9
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

CHAPITRE X

GESTION DE LA RIPOSTE A DES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

10.1 Généralités

10.1.1 Le présent chapitre expose et met en place la politique de riposte coordonnée à tout acte d'intervention illicite en définissant 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.

10.1.2 Chaque exploitant d'aéroport doit établir et tenir à jour son plan d'urgence d'aéroport et planifier des tests dans le but de l'exercer afin de réduire le plus possible les conséquences d'un acte d'intervention illicite, qui pourrait entraîner des pertes de vies humaines et la destruction de biens. Des moyens devront être rendus disponibles pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

10.1.3 L'Union des Comores doit s'assurer de 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.

10.1.4 Les départements ministériels, les organes chargés de l'exécution de la loi, les forces armées, la sûreté du territoire national, les exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aéroport, les fournisseurs de services de la navigation aérienne et les locataires d'aéroports sont responsables de l'élaboration de plans sectoriels, de la publication d'instructions au personnel, de l'installation des systèmes de communication et de l'organisation de la formation afin d'être en mesure de riposter à un acte d'intervention illicite survenant ou ayant des effets de nature négative sur la sécurité de l'aviation civile en Union des Comores.

10.1.5 Dans une gestion de la riposte à un acte d'intervention illicite, l'Union des Comores privilégie d'abord la négociation avec les ravisseurs pour la libération des otages sains et saufs, et prendra toutes les 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 lorsqu'il est sur son sol, jusqu'à ce qu'ils poursuivent leur voyage.


10.1.6 Dans le cas où la négociation échoue, l'Union des Comores déclenchera la deuxième étape relative à un assaut militaire conformément au plan d'urgence aéroportuaire pour essayer de libérer les otages et neutraliser les ravisseurs.

10.1.7 La gestion de la riposte à des actes d'intervention illicite a pour buts de sauver des vies humaines, de limiter les dégâts matériels et de maintenir dans la mesure du possible les opérations aériennes sur l'aéroport.

10.1.8 La gestion de la riposte se fonde sur des procédures intégrées et appropriées prévoyant des mesures de préparation, de prévention, d'alerte, d'intervention, de secours et de rétablissement.

10.1.9 Tout exploitant d'aéroport a la charge de tester régulièrement le plan d'urgence à raison :



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	2 de 9
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

- a. des exercices grandeur réelle au moins tous les deux ans afin de s'assurer que le plan d'urgence peut faire face aux différents types d'urgence ;
- b. des exercices partiels, ou à petite échelle, sur les différentes parties d'un plan d'urgence, tels que des exercices sur table (au moins chaque année) pour s'assurer de l'adéquation de la réponse apportée par chaque service qui participe à titre individuel et de l'adéquation des composantes du plan d'urgence d'aéroport, comme par exemple le système de communication.

10.1.10 A la suite d'un exercice, l'exploitant d'aéroport en concert avec les entités compétentes mèneront des évaluations afin d'identifier les carences et d'éliminer les faiblesses des mécanismes de riposte.

10.1.11 La gestion de la riposte à des actes d'intervention illicite s'appuie sur la mobilisation des départements gouvernementaux, des organismes étatiques et privés, des forces militaires et civiles susceptibles de contribuer à la mise en œuvre de ces procédures.

10.1.12 La gestion de la riposte s'intègre dans le cadre du plan contingence national et du plan d'urgence aéroportuaire (PUA), afin de faire face aux divers types d'incidents. Des moyens humains et matériels doivent être mis en place à l'appui de ces plans conformément au plan contingence national.

10.1.13 L'exploitant d'aéroport est tenu d'établir et de mettre à jour sur une base régulière une procédure de transmission des renseignements confidentiels concernant tout acte d'intervention illicite.

10.1.14 Le PUA doit contenir les organismes intervenant, la liste nominative, qualitative et quantitative des responsables tout en spécifiant les coordonnées exactes, les domaines d'intervention, ainsi que les moyens humains et matériels mobilisables en cas d'urgence.

10.1.15 Le PUA doit être complété par des fiches mémentos et des fiches réflexes destinées à l'intention de chaque intervenant.


10.2 Responsabilités

10.2.1 Les différents organismes suivants ont différentes responsabilités dans la gestion de crise en sûreté de l'aviation civile :

- a) l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACM) ;
- b) les autorités militaires ;
- c) les autorités de la sûreté nationale ;
- d) les services de renseignements ;
- e) les exploitants d'aéronefs concernés;
- f) les exploitants d'aéroport ;
- g) les locataires d'aéroports ;
- h) les fournisseurs de services de navigation aérienne ainsi que tous autres organismes et entités présents à l'aéroport.

10.2.2 Lorsqu'un aéronef est victime d'un acte d'intervention illicite (AII) en vol ou au sol, l'organisme compétent qui aura la responsabilité principale est l'ANACM. Cette autorité



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	3 de 9
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

coordonnera les mesures à prendre pour la résolution de cet AII avec toutes les entités citées au paragraphe 10.2.1.

10.2.3 Le plan d'urgence aéroportuaire doit contenir les détails sur les responsabilités des différents organismes intervenant dans la gestion de crise de sûreté de l'aviation.

10.2.4 Lorsqu'un aéronef fait l'objet d'un acte de capture illicite dans un aéroport, toutes les mesures à prendre pour mettre fin à l'acte de capture illicite doivent tenir compte des avis du pilote commandant de bord et ceux des représentants compétents de l'État de l'exploitant d'aéronefs.

10.2.5 La sécurité des passagers et de l'équipage doit être la préoccupation primordiale des personnes qui auront à prendre une décision.

10.2.6 Les exploitants d'aéroports sont tenus d'élaborer des procédures relatives à l'examen, la neutralisation et/ ou l'enlèvement de tout dispositif soupçonné d'être dangereux ou de tout autre objet considéré comme potentiellement dangereux aux aéroports.

10.2.7 L'ANACM doit veiller à ce que l'Equipe de Gestion de Crise (EGC) dispose des équipements spécialisés pour examiner, neutraliser et enlever tout dispositif soupçonné dangereux ou autres objets considérés potentiellement dangereux aux aéroports.

10.2.8 En cas des menaces nouvelles contre la sûreté de l'aviation civile, les entités concernées seront informées par l'ANACM et une procédure d'ajustement et de diffusion des renseignements sur la menace doit être établie par cette autorité de concert avec les entités concernées.

10.3 Mesures initiales

10.3.1 Tous les organismes recevant des renseignements selon lesquels un acte d'intervention illicite est sur le point d'être commis, est en cours ou a été commis doivent prendre les mesures prescrites dans le plan d'urgence d'aéroport (PUA).

10.3.2 La marche à suivre comprend la diffusion du message à tous les concernés en accord avec le PUA, l'évaluation du message et la coordination entre toutes les entités concernées.

10.3.3 L'organisme recevant une telle notification a la responsabilité de rassembler et d'enregistrer autant de renseignements que possible sur le message pour permettre que soit faite une évaluation précise de l'incident. Ensuite, ledit organisme a la responsabilité de notifier au même moment l'ANACM et l'exploitant d'aéroport concerné.

10.3.4 Après notification, l'exploitant d'aéroport doit activer l'EGC, qui constitue la cellule opérationnelle de la gestion de crise, et l'ANACM doit alerter au même moment les autorités nationales (politiques et militaires).

10.3.5 Les membres de l'EGC doivent se réunir aussitôt que possible pour procéder à une évaluation claire et logique des renseignements sur les preuves disponibles avant de décider des mesures complémentaires en concert avec celui qui a reçu les renseignements et toute autre entité concernée.

10.3.6 Dans le cadre de cette évaluation, l'EGC doit identifier positivement une cible (IPC- Identification Positive de la Cible) pour déterminer le niveau de la menace et classer la menace comme « crédible » ou « non crédible ».

10.3.7 Cette évaluation d'aéroport doit être entreprise par les membres de l'EGC composée



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	4 de 9
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

- a) de l'exploitant d'aéroport ;
- b) du responsable de la sûreté d'aéroport ;
- c) du commandant de la PAF ;
- d) du commandant de la BGTA ;
- e) le Commandant de la FCD ;
- f) d'un représentant de la DNPE ;
- g) du chef unité de la circulation aérienne ou commandant d'aérodrome ;
- h) du chef Unité SLI ;
- i) deux représentants de l'exploitant d'aéronefs concerné et ;
- j) d'autres personnes appropriées notamment des négociateurs, des psychiatres, des psychologues cliniques, des aides-soignants etc.

10.3.8 La notification doit contenir une mention spécifique de la cible concernée (dans le cas d'un aéronef, la mention du numéro de vol, de l'heure de départ ou de l'emplacement réel au moment de la notification) et comprendra d'autres renseignements spécifiques qui ajoutent une crédibilité positive à la notification.

10.3.9 La politique pour ce qui est de déterminer si une IPC existe est strictement confidentielle, les détails n'étant connus que par les personnes directement concernées par la gestion de crise.

10.3.10 Une fois l'évaluation effectuée par l'EGC, elle sera diffusée à toutes les entités concernées et des mesures appropriées doivent être prises conformément au PUA.

10.3.11 S'il existe une suspicion bien fondée qu'un aéronef pourrait faire l'objet d'un acte d'intervention illicite :


- a) l'exploitant d'aéronef doit être notifié par l'ANACM ;
- b) une inspection de l'aéronef doit être effectuée par l'exploitant d'aéronef;
- c) l'aéronef doit être protégé lorsqu'il est encore au sol sur un parking aménagé à cet effet, et doit être précisé au niveau du programme de sûreté d'aéroport et du plan d'urgence aéroportuaire;
- d) l'équipage, le fret, les bagages de soute, les articles de restauration ou tout autre article devant être chargé à bord de cet aéronef doivent subir une fouille systématique.

10.3.12 L'exploitant d'aéroport et l'exploitant d'aéronefs doivent établir des mesures et procédures appropriées pour protéger et fouiller un aéronef faisant l'objet d'une menace spécifique.

10.3.13 S'il existe une suspicion bien fondée qu'un aéronef pourrait être attaqué alors qu'il se trouve au sol :

- a) l'ANACM et les exploitants d'aéroport doivent être averties aussitôt que possible par les services de renseignements ou par celui qui a reçu l'information;
- b) des mesures appropriées pour sauvegarder les passagers et les membres d'équipages, ainsi que l'aéronef seront prises comme spécifié dans le programme de sûreté d'aéroport et dans le plan d'urgence aéroportuaire.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	5 de 9
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

10.3.14 Afin de procéder à une révision des mesures de sûreté, l'ANACM doit mener une évaluation des actes d'intervention illicite.

10.4 Commandement

10.4.1 Le commandement exécutif de la riposte à un acte d'intervention illicite survenu en Union des Comores est la responsabilité du **Chef de l'État**. Il décide de faire atterrir, de retenir au sol ou de faire décoller un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite survenu en Union des Comores.

10.4.2 Dans le cas où le **Chef de l'État** n'est pas disponible où ne peut être joint, le commandement exécutif de l'incident est la responsabilité de son représentant par intérim.

10.4.3 En ce qui concerne un acte d'intervention illicite touchant un aéronef, le commandement opérationnel de la riposte sera assuré par :

- a) L'ANACM, pendant que l'aéronef est en vol ou qu'il circule au sol après l'atterrissage, jusqu'à ce qu'il s'arrête, ou bien du moment où l'aéronef commence à circuler au sol avant le décollage jusqu'à ce qu'il quitte l'espace aérien comorien ;
- b) L'État-major de l'AND, depuis le moment où l'aéronef s'arrête immédiatement après l'atterrissage jusqu'à ce que l'incident soit terminé ou bien jusqu'à ce que l'aéronef commence à circuler au sol immédiatement avant le décollage.

10.4.4 Afin de gérer au mieux la riposte conformément aux instructions qui lui seront données, la personne à la tête de l'EGC sera définie dans le plan contingence national et doit être l'officier de l'AND qui connaît bien l'environnement aéronautique et plus précisément de la sûreté de l'aviation.

10.5 Contrôle

10.5.1 Dès réception de la notification d'un acte d'intervention illicite, il appartient au cabinet du chef de l'Etat d'activer le Centre National de Commandement et de Contrôle (CNCC) d'incidents situé en général à la présidence et de prendre des mesures complémentaires telles que précisées dans le plan contingence national.

10.5.2 Dès réception de la notification d'un acte d'intervention illicite survenant à un aéroport ou concernant un aéronef en vol, il appartient à l'exploitant d'aéroport d'activer le Centre Directeur des Opérations d'Urgence (CDOU) à l'aéroport et de prendre des mesures complémentaires conformément au plan d'urgence d'aéroport.

10.5.3 Tous les organes ayant des responsabilités en matière d'activation des centres de contrôle veilleront à ce que ces centres soient régulièrement maintenus et testés et que tout l'équipement de communication qui s'y trouve soit en bon état de fonctionnement.

10.5.4 Au niveau national, l'Equipe Nationale de Gestion de Crise (ENGCR) est composée du Chef de l'Etat, du Ministre de la défense, du Ministre chargé des transports, du Ministre de l'intérieur, du Ministre des relations extérieures, le Chef de l'Etat-major de l'AND et le Directeur général de l'ANACM. Ils seront assistés par des conseillers aéronautiques et militaires, ainsi que des spécialistes juridiques.

10.5.5 Pour une bonne gestion de crise de sûreté de l'aviation, toutes les entités qui participent aux processus décisionnels de gestion de crise doivent participer également aux exercices pratiques de gestion de crise.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE</p>	Page	6 de 9
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

10.5.6 Tout le personnel appelé à riposter à des actes d'interventions illicites doit être expressément entraîné pour des opérations en milieu aéroportuaire. Ce personnel comprend :

- a) Le personnel appelé à intervenir dans la protection d'un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite ;
- b) Le personnel ATC appelé à intervenir dans la fourniture d'assistance et l'autorisation d'atterrissage, ainsi que la collecte et la diffusion de renseignements, en riposte à un acte d'intervention illicite ;
- c) Les entités appelées à intervenir dans la fourniture de soutien médical et social ;
- d) Les entités appelées à intervenir dans la fouille d'un aéronef soumis à une menace spécifique ;
- e) Toute autre entité appelée à intervenir à la gestion de crise conformément au plan d'urgence d'aéroport.

10.6 Prestation de services de navigation aérienne

10.6.1 Dans le cas où un aéronef qui fait l'objet d'un acte d'intervention illicite pénètre dans l'espace aérien de l'Union des Comores et souhaite atterrir à un aéroport comorien, le centre de contrôle de la navigation aérienne doit fournir toute l'assistance nécessaire afin de protéger le vol, en tenant compte de la possibilité d'une descente d'urgence, et il doit prendre des mesures appropriées pour accélérer l'exécution de toutes les phases du vol.

10.6.2 L'autorisation d'atterrissage ou non dans un aéroport comorien de tout aéronef faisant l'objet d'acte illicite doit être accordée par l'ANACM.

10.6.3 Après l'atterrissage, l'aéronef sera dirigé vers le poste de stationnement isolé d'aéronef désigné, et toutes les mesures complémentaires seront prises conformément au plan d'urgence d'aéroport.


10.6.4 Toutes les mesures praticables et dispositions nécessaires seront prises par l'état-major pour gérer la situation à ce que l'aéronef soit retenu au sol, à moins que l'obligation primordiale de protéger des vies humaines exige de le laisser partir. Toutefois, l'ANACM et les services impliqués prendront en compte les risques importants liés à la poursuite du vol et également l'importance des consultations, toutes les fois que possible, entre l'État de l'exploitant de cet aéronef et aux États de destination supposée ou déclarée.

10.6.5 Dans le cas où un aéronef qui fait l'objet d'un acte d'intervention illicite traverse l'espace aérien de l'Union des Comores, le centre de contrôle de la circulation aérienne doit lui fournir toute l'assistance nécessaire pour protéger le vol pendant que cet aéronef est dans l'espace aérien de l'Union des Comores.

10.6.6 Par délégation de l'ANACM, le centre de contrôle de la circulation aérienne devra recueillir tous les renseignements qui se rapportent au vol d'un aéronef qui fait l'objet d'un acte d'intervention illicite et les transmet également aux autres Etats dont relèvent les organismes des services de la circulation aérienne concernés, notamment ceux de l'aéroport de destination connue ou présumée, afin que des mesures de protection appropriées puissent être prises en temps utile, le long de la route et à la destination connue, probable ou possible de cet aéronef.

10.6.7 Dans le processus de la collecte et de la diffusion de renseignements au sujet d'un aéronef qui fait l'objet d'un acte d'intervention illicite, les services qui participent à la gestion de crise doivent faire en sorte que tous les renseignements pertinents liés à cet aéronef soient à la disposition des États qui risquent d'être touchés, afin que des décisions et des mesures puissent être prises en temps voulu pour protéger les passagers et les membres d'équipage.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	7 de 9
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

l'aéronef, tous les autres aéronefs civils qui se trouvent à proximité, et d'autres risquant d'être touchés par le déroulement du vol.

10.6.8 Dans la nécessité les renseignements communiqués à la suite des mesures prises conformément aux dispositions du § 10.6.6 seront diffusés aussitôt que possible, sur le plan local, aux organismes des services de la navigation aérienne intéressés, aux exploitants d'aéroport appropriés, à l'exploitant d'aéronefs et aux autres organismes intéressés.

10.7 Soutien spécialisé

Dans la riposte à des actes d'intervention illicite, plusieurs spécialistes interviennent notamment : des groupes opérationnels, des groupes administratifs, des groupes de soutien sur le terrain, des spécialistes des aéroports et d'autres spécialistes.

10.7.1 Groupes opérationnels

Ce sont les équipes de négociations sur les otages, les services d'artificiers, des équipes d'intervention armée, des spécialistes des renseignements de la sûreté nationale, des interprètes, des psychiatres et des psychologues cliniques.

10.7.2 Groupes administratifs

Ils sont composés des unités logistiques, des unités d'informations sur les médias, des unités de briefing et des unités chargées du centre de renseignement sur les otages.

10.7.3 Groupes de soutien sur le terrain

Les groupes de soutiens sur le terrain sont composés des unités de renseignements, des unités de soutien technique, des unités de contrôle de la circulation aérienne et des unités des services de santé.

10.7.4 Spécialistes des aéroports

Il s'agit de l'exploitant d'aéroport (technique et commercial), les contrôles des mouvements au sol, le service d'avitaillements d'aéronefs, l'entretien des aéronefs, les services d'escale et les services de restauration à bord des aéronefs.

10.7.5 Soutien médical et social

Le Centre Hospitalier National (CHN) El-Maarouf fournira un soutien médical et social aux potentielles victimes lors d'un acte d'intervention illicite. Le CHN établira des procédures d'urgence visant à mobiliser les équipes médicales nécessaire et à les amener sur lieux dans les plus brefs délais.

10.7.6 Autres spécialistes

10.7.6.1 Il s'agit des exploitants d'aéronefs, les représentants techniques du type d'aéronef, les linguistes et les liaisons avec les ambassades et consulats.

10.7.6.2 La liste de l'équipe de gestion de crise (EGC) ainsi que les numéros de téléphone à jour des membres de l'EGC doivent figurer dans le plan d'urgence d'aéroport.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	8 de 9
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

10.7.7 **Medias**

10.7.7.1 Pour s'assurer d'une communication contrôlée et exacte pendant le déroulement d'un acte d'intervention illicite, la communication des renseignements aux médias doit être faite par le Ministre en charge de l'aviation civile ou son intérimaire.

10.7.7.2 Le Ministre en charge de l'aviation civile ou son intérimaire doit toutefois coordonner avec le responsable de la communication au sein de l'Equipe de Gestion de Crise (E.G.C) afin de recevoir des situations actualisées des opérations sur les lieux de l'incident. Une salle de briefing doit être prévue en dehors du CDOU et du lieu de l'incident pour la communication des renseignements aux médias.

10.7.7.3 Des détails complémentaires doivent être précisés dans le plan d'urgence d'aéroport, y compris les moyens et les locaux nécessaires.

10.7.7.4 Des dispositions doivent être prises pour éviter que les journalistes pénètrent dans la zone de l'incident sauf si la situation le permet, et dans ce cas, un seul reporter doit couvrir l'événement sous l'autorisation du commandant de l'incident.

10.8 **Notifications**

10.8.1 **Notifications d'actes d'interventions illicites aux Etats.**

10.8.1.1 Dans le cas d'un acte d'intervention illicite survenu en Union des Comores, tous les renseignements pertinents doivent être communiqués par le Directeur Général de l'ANACM, par le moyen le plus rapide :

- a) à l'État d'immatriculation de l'aéronef concerné ;
- b) à l'État de l'exploitant ;
- c) à chaque État dont des ressortissants ont été tués ou blessés ;
- d) à chaque Etat dont des ressortissants ont été pris en otage ;
- e) à tout État dont on sait que des ressortissants se trouvent à bord de l'aéronef ;

10.8.1.2 Les procédures appropriées pour la collecte et la diffusion des renseignements aux autres Etats concernés sur un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite doivent être développées dans le plan d'urgence d'aéroport.

10.8.2 **Notifications d'actes d'intervention illicite à l'OACI.**


10.8.2.1 L'ANACM fournira à l'OACI tous les renseignements pertinents de sûreté pour tout acte d'intervention illicite survenant en Union des Comores aussitôt que possible après sa résolution.

10.8.2.2 L'ANACM échangera des renseignements avec d'autres États contractants, comme il le juge approprié, sur la gestion de la riposte à un acte d'intervention illicite, et fournira en même temps ces renseignements à l'OACI.

10.8.2.3 Dans le cas d'un acte d'intervention illicite contre l'aviation civile, l'ANACM rédigera et adressera à l'OACI les rapports ci-après :

- a) Rapport préliminaire sur l'acte d'intervention illicite. Ce rapport sera adressé à l'OACI dans les 30 jours qui suivent l'incident en langue française ;

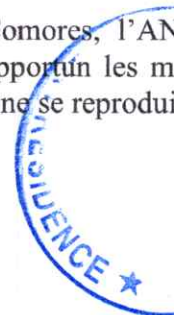



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	9 de 9
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

b) Rapport final sur l'acte d'intervention illicite. Ce rapport sera adressé à l'OACI dans les 60 jours qui suivent l'incident en langue française.

10.8.3 **Réévaluation des contrôles et procédures suite à un acte d'intervention illicite en Union des Comores**

A la suite d'un acte d'intervention illicite survenu en Union des Comores, l'ANACM réévaluera les contrôles et procédures de sûreté et prendra en temps opportun les mesures nécessaires pour éliminer les faiblesses afin d'éviter que de tels incidents ne se reproduisent.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	1 de 4
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

CHAPITRE XI

PROGRAMME NATIONAL DE CONTROLE QUALITE (PNCQ)

Le Programme National de Contrôle de la Qualité de la Sécurité de l'Aviation Civile (PNCQSAC), annexé à ce PNSAC contient toutes les dispositions qui sont mises en œuvre par l'Union des Comores pour évaluer l'efficacité de son système de sécurité de l'aviation civile. Le PNCQSAC doit répondre à une structure, des responsabilités, des modalités et procédures favorisant et instaurant un environnement et une culture d'amélioration continue de la sécurité de l'aviation civile.

11.1 Evaluation de l'efficacité

11.1.1 L'efficacité du PNSAC est assurée au moyen des activités du Programme National de Contrôle Qualité (PNCQ). Au terme de ce Programme, l'ANACM doit veiller à ce que des activités de contrôle incluant des audits, des tests et des inspections de sécurité soient réalisés par la Direction de la Sécurité et de la Facilitation (DSF) de l'ANACM sur une base régulière.

11.1.2 Afin d'évaluer régulièrement le degré d'application du PNSAC et d'en valider l'efficacité, des priorités et des fréquences sur les activités de supervision sont déterminées annuellement et sur la base d'une évaluation des risques effectuées par la DSF.


11.1.3 Les activités stipulées au §11.1.1 permettront une rectification rapide et efficace de toute carence. Le programme national de contrôle de la qualité de la sécurité de l'aviation civile comprendra les éléments suivants :

- a. les personnes qui assurent la supervision sont indépendantes de celles qui exécutent les mesures découlant du programme national de sécurité de l'aviation civile ;
- b. le personnel qui exerce des fonctions de supervision est formé aux normes appropriées ;
- c. le personnel qui exerce des fonctions de supervision a l'autorité nécessaire pour obtenir tous les renseignements dont il a besoin pour accomplir ces tâches et veiller à l'application des mesures correctrices ;
- d. un système de rapports confidentiels est mis en place pour analyser les renseignements de sécurité fournis par des sources telles que les passagers, les équipages et le personnel au sol ;
- e. un processus est établi pour enregistrer et analyser les résultats du programme national de contrôle de la qualité de la sécurité de l'aviation civile, de façon à contribuer au développement et à la mise en œuvre efficaces du programme national de sécurité de l'aviation civile, notamment en recensant les causes et les tendances des cas de non-conformité et en vérifiant que des mesures correctrices ont été mises en œuvre et pérennisées.

11.1.4 Les priorités et la fréquence des activités de supervision (audits, inspections et tests de sécurité) sont déterminées sur la base d'évaluations des risques effectuées par l'ANACM afin de permettre une rectification rapide et efficace de toute carence.

11.1.5 Les activités de contrôle qualité de sécurité sont menées par des auditeurs/inspecteurs AVSEC pour le compte de l'ANACM. Le statut des auditeurs/inspecteurs doit être défini par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	2 de 4
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

11.1.6 Dans le cadre de leur mission, les inspecteurs AVSEC doivent rendre compte des résultats du contrôle qualité au Directeur Général de l'ANACM.

11.1.7 Tous les détails relatifs aux conditions d'organisation de ces activités doivent figurer dans le Programme National de Contrôle Qualité de Sûreté de l'Aviation Civile.

11.1.8 Chaque entité chargée de la mise en œuvre d'éléments pertinents du PNSAC doit vérifier périodiquement que la mise en œuvre des mesures de sûreté confiée à des prestataires de services externes soit conforme au programme de sûreté de l'entité.

11.1.9 Suivant le planning annuel de contrôle qualité figurant sur le Programme National de Contrôle Qualité de la Sûreté de l'Aviation Civile, des missions d'audit, de test et d'inspections se font sur une base régulière dans toute l'étendue du territoire de l'Union des Comores au niveau des aéroports, des compagnies aériennes et à tout autre organisme et entité impliqués dans la mise en œuvre des mesures de sûreté pour évaluer l'efficacité de ce programme.

11.2 Pouvoirs des auditeurs/inspecteurs

11.2.1 Les auditeurs/inspecteurs de sûreté de l'aviation civile de l'Union des Comores ont l'autorité et le pouvoir de forcer la mise en application des mesures de résolution des carences constatées et avérées lors de leurs missions.


11.2.2 Lors des tests de sûreté, les auditeurs/inspecteurs de sûreté ont l'autorité et le pouvoir d'apporter et d'utiliser tout équipement ou article réglementé permettant de mener à bien leurs tâches, comme des répliques d'armes ou des engins explosifs factices en vue d'une mise à l'épreuve secrète des mesures de sûreté.

11.2.3 Les auditeurs/inspecteurs AVSEC sont dotés de l'autorité nécessaire pour remplir leur tâche et leur permettre de :

- a) poser toutes les questions appropriées au sujet de la sûreté de l'aviation à toute personne apte à porter assistance dans l'évaluation du niveau de sûreté ou la mise en œuvre des procédures de sûreté ;
- b) solliciter la communication de tous supports documentaires ;
- c) accéder à toutes les zones d'un aéroport ou tout autre lieu où sont mises en œuvre des mesures de sûreté dont notamment l'accès aux données informatiques, aux locaux, installations, magasins, immeubles, aéronefs sur toute l'étendue du territoire national et hors du territoire national ;
- d) procéder aux contrôles des équipements de sûreté, des programmes de formation, des programmes de recrutement du personnel AVSEC, de la qualification du personnel technique, des bilans des exercices actuels et antérieurs et des budgets associés pour la supervision de la sûreté ;
- e) appliquer les dispositions prévues par le code de l'Aviation Civile en cas d'infraction ;
- f) accéder à tous les documents techniques, juridiques et financiers.

11.2.4 Dans l'exercice de leurs fonctions, les Inspecteurs de sûreté de l'aviation doivent être munis de leurs cartes d'inspecteur tenant lieu d'ordre de mission permanent et donnant accès à toutes zones d'aéroports comoriens et installations servant à l'aviation civile.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	3 de 4
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

11.3 Audits

Un audit est l'examen en profondeur de tous les aspects du programme de sûreté existant de nos aéroports et des compagnies aériennes, en vue de déterminer s'ils sont appliqués de façon continue et selon une norme constante. Cela se fera normalement sur une longue période de temps.

11.4 Inspections

11.4.1 Une inspection est l'examen de la mise en œuvre d'un ou plusieurs aspects des mesures et procédures existantes des aéroports, des exploitants d'aéronefs et autres entités en vue de déterminer le degré d'efficacité dans leur exécution. Cela doit se faire normalement sur une courte période de temps.

11.4.2 Les objectifs des inspections et des audits sont les suivants :

- a) Vérifier que les mesures et procédures de sûreté existantes sont effectivement mises en œuvre ;
- b) Avoir des renseignements suffisants pour permettre de juger du degré de sûreté réalisé et de l'efficacité des mesures de sûreté de l'aviation ;
- c) Identifier toutes les carences dans les normes et procédures de sûreté de l'aviation, et veiller à ce qu'elles soient remédiées.

11.5 Tests de sûreté

11.5.1 L'ANACM procède à des tests de sûreté dans le but de :


- a) Effectuer des actes simulés d'intervention illicite contre des mesures de sûreté existantes, exécutés discrètement par une personne avec une arme ou un engin explosif inerte dissimulé dans un bagage ou sur sa personne.
- b) Montrer si la mesure de sûreté ou le contrôle était efficace et s'appliquait à l'endroit et au moment du test. Il faut porter une attention particulière pour éviter des prétendus échecs dans l'application des mesures de sûreté qui sont testées (mauvaise supervision, formation insuffisante, etc.) ou à la présence de défauts dans la mesure elle-même, ou à une combinaison des deux.
- c) Employer les tests comme moyen d'améliorer la mise en application des mesures de sûreté, de maintenir la vigilance du personnel de sûreté.

11.5.2 Lorsqu'une arme ou un engin n'est pas détecté à cause des inconvénients à l'égard de la démotivation du personnel de sûreté, collationner centralement les résultats pour voir quelles conclusions générales on pourrait en tirer et comment les mesures de sûreté pourraient éventuellement être améliorées.

11.5.3 Planifier et exécuter tout test discret avec soin pour éliminer la possibilité de confusion avec une attaque réelle, ce qui pourrait perturber les opérations et entraîner un risque de blessures ou de mort pour toutes les personnes concernées. Les tests ne devraient être exécutés que sous la supervision attentive d'un personnel compétent et spécialement formé. Les procédures à suivre sont documentées en détail dans le PNCQSAC.

11.5.4 Les tests porteront sur divers éléments intervenant dans la mise en œuvre pratique des mesures de sûreté de l'aviation, notamment sur :



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	4 de 4
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

- a) le matériel ;
- b) le personnel ;
- c) les procédures.

11.5.5 Les tests de sûreté doivent être réalisés à l'aide d'objets standardisés qui seront utilisés uniformément sur toutes les plates-formes aéroportuaires concernées.

11.5.6 Le Programme National de Contrôle Qualité de Sûreté de l'Aviation Civile annexé au présent PNSAC contient les principes et les procédures détaillées relatives aux activités de contrôle Qualité.

11.6 Exercices

11.6.1 Des exercices de sûreté doivent avoir lieu régulièrement tous les deux ans pour identifier les points faibles et les modifications qu'il faut apporter afin de pouvoir mener à bien des opérations d'urgence réelles. Ces exercices doivent s'effectuer sous la responsabilité et la supervision de l'ANACM.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	1 de 5
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

CHAPITRE XII

AJUSTEMENT DU PROGRAMME ET DES PLANS CONJONCTURELS

12.1 Généralités

12.1.1 Afin d'assurer l'application efficace des mesures préventives de sûreté, la DSF de l'ANACM est responsable de faire un suivi constant du niveau et de la nature de la menace à l'intérieure du territoire comorien et au-dessus de son espace aérien, en prenant en compte la situation nationale et internationale.

12.1.2 L'ANACM réévaluera constamment le niveau des risques puis elle établira et mettra en œuvre des politiques et des procédures destinées à ajuster en conséquence les éléments pertinents à ce présent programme, en fonction de la nature et du niveau de la menace.

12.1.3 Un mécanisme doit être mis en place par l'ANACM en accord avec les services compétents pour réévaluer de manière permanente les renseignements et les informations concernant le niveau et la nature des menaces contre les vols d'aviation civile à l'intérieur de son territoire et permettre de définir clairement les responsabilités de la collecte, de l'évaluation et de la diffusion des renseignements sur la menace de l'aviation civile comme cela a été stipulé au chapitre IV du présent programme.

12.1.4 Les détails sur les mesures de sûreté instituées doivent être développés dans le plan contingence national et dans le Plan d'urgence aéroportuaire.

12.1.5 La collecte et l'évaluation des renseignements sur la menace ainsi que la diffusion de ces renseignements aux autorités compétentes doivent se faire d'une manière rapide et continue.

12.1.6 Selon le niveau de la menace qui existe sur le territoire, et compte tenu de la situation internationale, l'ANACM ajustera les éléments pertinents de son PNSAC en tenant compte de la confidentialité des renseignements sur la menace et du processus de collecte desdits renseignements.


12.1.7 L'exploitant d'aéroport est chargé de la préparation des plans sectoriels en collaboration avec les services de police, la gendarmerie et tout autre service approprié pour l'évaluation de la menace.

12.1.8 Chaque exploitant d'aéroport doit élaborer dans son plan d'urgence, en tenant compte de l'évaluation des risques réalisée par l'ANACM, des mesures pour protéger les systèmes informatiques et de communications cruciaux utilisés aux fins de l'aviation civile contre des interventions qui peuvent compromettre la sécurité de l'aviation civile.

12.1.9 L'ANACM effectue des évaluations périodiques de vulnérabilités aux aéroports comoriens, en veillant à la coordination entre les services et agences compétents, y compris les services répressifs et du renseignement, et d'autres entités. Ces évaluations de la vulnérabilité sont utilisées pour orienter les évaluations du risque et les améliorations de la sûreté.

12.1.10 Les entités qui participent à la mise en œuvre de divers aspects du PNSAC, ou qui en sont chargées sont priées d'identifier leurs systèmes informatiques et de communications cruciaux, y compris les vulnérabilités de ces systèmes et les types de menaces pesant sur eux.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	2 de 5
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

12.1.11 Les mesures mises en œuvre pour protéger les systèmes informatiques/de communications cruciaux doivent être en mesure de protéger la confidentialité, l'intégrité et la disponibilité de ces systèmes et/ou données critiques déterminées. Ces mesures doivent tenir compte de l'évaluation des risques effectuée par l'ANACM comprenant entre autres :

- la sûreté intégrée ;
- la sûreté de la chaîne logistique ;
- la séparation des réseaux et la protection et/ou limitation de toute capacité de contrôle d'accès à distance.

12.1.12 Les mesures visant à protéger une installation vitale, y suppléer ou à offrir des services de remplacement à la suite d'un acte de sabotage ou d'une immixtion, seront spécifiées dans les plans d'urgence d'aéroport.

12.2 Responsabilités

12.2.1 Collecte et regroupement des renseignements sur la menace

12.2.1.1 Les services de renseignements sont responsables de la collecte et du regroupement des renseignements sur la menace concernant l'aviation civile, y compris entre autres les renseignements sur les groupes terroristes internationaux et nationaux, les groupes violents à motivation politique et les éléments criminels.

12.2.1.2 Les informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation sont restreintes et limitées aux personnes requis qui en ont besoin dans l'exercice de leurs fonctions et qui sont donc autorisées à y avoir accès. C'est ce que l'on appelle le principe du besoin de connaître.

12.2.1.3 Un système d'information anonyme de sûreté doit être créé aux aéroports par la mise en place des boîtes à suggestion ou des boîtes à idées accessibles à tout public et membres d'équipage. Ces informations seront collectées directement par l'ANACM pour analyse.

12.2.2 Evaluation des renseignements sur la menace

12.2.2.1 Les services de renseignements sont responsables de l'évaluation des renseignements sur la menace en termes d'attaques potentielles contre des intérêts de l'aviation civile.

12.2.2.2 Des procédures d'analyse et d'évaluation de renseignements sur les menaces sont établies en collaboration avec les entités concernées et l'ANACM s'assurera et veillera à ce que des mesures appropriées sont prises par les exploitants d'aéronefs et d'aéroports pour contrer les menaces identifiées.

12.2.3 Diffusion des renseignements sur la menace.

12.2.3.1 Les services de renseignements, les entités et services compétents établissent de lignes de communications formelles et informelles entre la DSF de l'ANACM afin de faciliter le partage rapide de renseignements, notamment concernant toute hausse du niveau de menace.

12.2.3.2 Les services de renseignements, les entités et services compétents sont chargés de communiquer à l'ANACM, en temps opportun, l'évaluation pertinente de la menace.

12.2.3.3 L'ANACM en collaboration avec les services impliqués rédigeront des procédures pour diffuser les renseignements sur les menaces nouvelles aux responsables identifiés. Le cas échéant la diffusion et partage de ces renseignements sera assurée par un courrier confidentiel remis directement au Directeur Général de l'ANACM ou son adjoint intérimaire.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	3 de 5
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

12.2.3.4 Les informations utiles seront partagées afin de faciliter et aider les exploitants d'aéroports, d'aéronefs, fournisseurs de services de la navigation aérienne et autres entités concernées d'effectuer des évaluations des risques efficaces concernant leurs opérations. Des procédures écrites de partage de ces informations doivent être établies de manière pratique et opportune selon qu'il convient, et doivent être mises en œuvre par l'ANACM.

12.2.3.5 Toute entité responsable de la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile doit définir leurs processus permettant de communiquer aux autorités compétentes, de manière pratique et opportune, les informations ayant trait aux incidents mettant en jeu des actes d'intervention illicite.

12.2.3.6 L'ANACM notifiera à l'OACI toute information sur les mesures de sûreté qui ont été adoptées suite à un acte d'intervention illicite.

12.2.4 Réaction aux renseignements sur la menace et ajustement du programme

12.2.4.1 En réponse à des renseignements spécifiques reçus au sujet d'une menace possible contre des intérêts de l'aviation civile, l'ANACM aura la responsabilité première pour ce qui est d'évaluer la menace (son niveau et sa nature) par rapport à la vulnérabilité des cibles aéronautiques et de veiller à ce que des mesures appropriées soient prises par, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, et d'autres entités nécessaires pour contrer cette menace.

12.2.4.2 L'ANACM effectue des évaluations périodiques de la vulnérabilité aux aéroports comoriens et assure la coordination entre les services et agences compétents, y compris les services répressifs et du renseignement, et d'autres entités. Ces évaluations de la vulnérabilité sont utilisées pour orienter les évaluations du risque et les améliorations de la sûreté et des ajustements des éléments pertinents du PNSAC.

12.2.4.3 L'Union des Comores évaluera 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 elle établira et mettra en œuvre des politiques et des procédures destinées à ajuster en conséquence les éléments pertinents de son PNSAC, en fonction d'une évaluation des risques pour la sûreté effectuée par l'ANACM.

12.2.4.4 Toute aggravation générale du niveau de la menace dirigée contre l'aviation civile donnera lieu à un resserrement général des mesures de sûreté de l'aviation dans tout le système aéronautique, ainsi qu'il est spécifié dans le plan d'urgence aéroportuaire.

12.2.4.5 Afin de se procurer un niveau de protection adéquat sur la base d'une évaluation locale des risques, ces mesures doivent être justifiées par des raisons liées à la taille de l'aéronef, ou à la nature, l'échelle ou la fréquence de l'exploitation ou d'autres activités pertinentes. Dès lors, les critères à définir doivent également être justifiés par ces raisons.

12.2.4.6 En réaction à des menaces visant des cibles aéronautiques spécifiques (aéronef, exploitant d'aéronefs, installation ou service aéroportuaire, etc.), des mesures spécifiques doivent être prises selon les prescriptions du plan d'urgence d'aéroport.

12.3 Gestion du risque

12.3.1 Afin de parvenir à empêcher toute menace contre l'aviation civile, une bonne gestion du risque doit obéir aux trois principes essentiels de sûreté ci-après :



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	4 de 5
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

- a) **Identification** : Cette première étape intervient dans la phase d'évaluation de menace. Elle consiste à identifier la ou les menaces contre l'aviation civile.
- b) **Mise en œuvre** : Cette deuxième étape intervient après l'achèvement de la première étape. Elle consiste cependant à concevoir une riposte de sûreté appropriée, en rapport avec la menace. Si les informations reçues des services de renseignements montrent que des préparateurs potentiels ont l'intention d'agir illicitement pour mettre en échec un ou plusieurs systèmes de sûreté, il est donc essentiel d'envisager la mise en œuvre des mesures de sûreté préventives afin d'empêcher l'exécution avec succès d'un acte d'intervention illicite.
- c) **Soutien** : Après l'intervention opérationnelle de la deuxième phase, la troisième étape consiste à décrire la volonté politique de l'Union des Comores avec les mesures de sûreté appropriées d'une façon fiable. Ces mesures de sûreté seront soutenues par des audits et des inspections, de sûreté conformément au Programme National de Contrôle Qualité afin d'empêcher des actes d'intervention illicite et d'autres activités criminelles contre des aéroports et des services de transport aériens.

12.3.2 A chaque principe essentiel de sûreté ci-haut évoqué correspond un niveau de menace :

- a) **Niveau 1 ou niveau de base** : correspond à des conditions de faible menace ou, en l'absence d'information vérifiable des services de renseignements indiquant qu'un exploitant d'aéronefs est ciblé par une attaque, il peut y avoir la possibilité d'intervention illicite par des individus ou des groupes, en raison de causes telles que troubles civils, différents mouvements syndicaux et présence active de faction antigouvernementales ;
- b) **Niveau 2 ou niveau intermédiaire** : des informations des services de renseignements indiquent qu'il y'a une probabilité qu'un ou plusieurs exploitants d'aéronefs et/ou aéroport soient ciblés par une attaque ;
- c) **Niveau 3 ou niveau élevé** : des informations des services de renseignements indiquent qu'un ou plusieurs exploitants d'aéronefs et/ou aéroport sont expressément ciblés par une attaque.

12.3.3 Avant d'assigner des contre-mesures, les mesures suivantes seront prises en compte :

- a) Evaluer la nature et le niveau de la menace pesant sur un exploitant ou un aéroport, conformément à une évaluation valide de risque ;
- b) Déterminer la durée des conditions de menace accrue ;
- c) Se familiariser avec l'agencement et les opérations des installations et services concernés ;
- d) Procéder à un inventaire des personnels et équipements de sûreté disponibles ;
- e) Faire la revue des mesures de sûreté présentement en place ;
- f) Evaluer le nombre de vols et de passagers ainsi que le volume de bagages et de fret qui feront l'objet des mesures de sûreté rehaussées.

12.3.4 Un comité d'évaluation des risques sera mise en place pour définir le niveau de risque auquel fait face l'aviation civile vis-à-vis des menaces identifiés.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	5 de 5
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

12.4 Etude des incidents

12.4.1 Après un acte d'intervention illicite, l'ANACM a la responsabilité globale de procéder à une étude et à une analyse de l'incident, afin de déterminer l'efficacité des mesures et procédures de sûreté contenues dans le PNSAC, et de procéder à des ajustements selon les besoins.

12.4.2 Tout ajustement du PNSAC devra être étroitement coordonné avec toutes les autorités concernées, par l'intermédiaire du CNSAC et des comités de sûreté d'aéroport.


12.4.3 L'ANACM coordonne toutes les mesures avec l'administration aéroportuaire, l'exploitant d'aéronef concerné et selon qu'il est jugé nécessaire, tous autres services situés à l'aéroport ou à l'extérieur de celui-ci.

12.4.4 Un système clair et précis doit être établi dans le plan d'urgence d'aéroport pour déterminer exactement le moment auquel la responsabilité passe d'un organisme à un autre au cours d'un acte d'intervention illicite.

12.4.5 Lors d'une capture illicite d'aéronef, aucune mesure ne doit être prise par les autorités nationales compétentes pour mettre fin à l'acte sans tenir compte des avis exprimés par :

- a) Le pilote commandant de bord ;
- b) Les représentants compétents de l'État de la compagnie qui exploite l'aéronef ;
- c) L'exploitant de l'aéronef concerné, dans le seul but d'assurer la sécurité des passagers et de l'équipage. Dans ce cas :
 - i. l'avion sera retenu au sol, sur un parking isolé ou au seuil de piste auquel cas l'aéroport sera fermé jusqu'à l'aboutissement de l'incident.
 - ii. des négociateurs interviennent en cas de prise d'otage, et toute autre entité concernée par la résolution de l'incident.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	1 de 2
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

CHAPITRE XIII


FINANCEMENT DE LA SURETE

13.1 Pour la mise en œuvre efficace du PNSAC, des ressources dont la redevance de sûreté sont mises à la disposition des services de sûreté de l'aviation civile.

13.2 Le recouvrement des coûts des mesures de sûreté auprès des usagers est l'une des principales ressources qui permet le fonctionnement normal de la sûreté de l'aviation civile. Ces coûts sont fixés de la manière suivante :


- a) Des consultations seront menées entre les transporteurs aériens et les autres entités avant que les coûts de toute mesure de sûreté soient imputés aux aéroports ;
 - b) recouvrement d'une manière juste et équitable ;
 - c) toutes redevances ou tous transferts des coûts de mesures de sûreté seront liés directement au coût de la fourniture de service de sûreté et devrait viser à ne recouvrer que le coût correspondant ;
 - d) imposition impartiale des redevances selon une méthode choisie librement, mais ces redevances sont fondées soit sur le nombre de passagers, soit sur le poids de l'aéronef, soit sur une combinaison des deux éléments. Les coûts des mesures de sûreté imputables aux locataires des aéroports peuvent être recouverts par les loyers ou au moyen d'autres redevances ;
 - e) Les redevances sont recouvrées par addition à d'autres redevances déjà existantes ou sous la forme de redevances distinctes, et doivent faire l'objet d'une identification distincte des coûts et d'une explication appropriée.
- 13.3 Les recettes de sûreté doivent financer en priorité :
- a) l'acquisition du matériel de sûreté ;
 - b) le renouvellement du matériel de sûreté ;
 - c) la mise en place d'une expertise nationale en matière de sûreté ;
 - d) la formation du personnel d'encadrement et du personnel affecté aux tâches de sûreté ;
 - e) l'élaboration, l'édition et la publication de la réglementation et des procédures de sûreté, la supervision de la sûreté, et l'organisation des exercices de sûreté ;
 - f) la motivation des personnels affectés aux tâches de sûreté, assurant les formations de sûreté et participant à l'élaboration des réglementations ainsi que les services compétents de l'Etat affectés aux aéroports mettant en œuvre directement les mesures de sûreté ;
 - g) le salaire du personnel de sûreté de l'aviation civile ;
 - h) toute autre activité se rapportant aux objectifs de sûreté définis au PNSAC ;



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	2 de 2
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

compris les sessions du conseil national de sûreté de l'aviation civile (CNSAC) et le comité de sûreté d'aéroport (CSA).



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	1 de 5
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

CHAPITRE XIV

PROTECTION DES DOCUMENTS ET INFORMATIONS DE SURETE DE L'AVIATION

14.1 Généralités

14.4.1 L'Union des Comores met en place une politique de protection appropriée des documents et renseignements sensibles relatifs à la sûreté de l'aviation.

14.4.2 Les documents et informations sensibles relatifs à la sûreté de l'aviation sont limitées aux personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leurs fonctions et qui sont donc autorisées à y avoir accès. Ces politiques, procédures et orientations devraient aussi porter sur la divulgation non autorisée.

14.2 Définitions

- a) On appelle document de sûreté, tout document contenant une information relative à la sûreté de l'aviation civile.
- b) On appelle information de sûreté, toute connaissance sous quelque forme qu'elle soit, relative à la sûreté de l'aviation civile.

14.3 Documents relatifs à la sûreté de l'aviation civile comorienne :


- a) le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC);
- b) les programmes de sûreté et les plans conjoncturels des compagnies aériennes, des forces de police, des armées, des aéroports et de toutes les entités impliquées dans la sûreté au sein des aéroports des Comores ;
- c) Les procédures d'exploitation normalisées ;
- d) Les documents relatifs à la sûreté de la poste et du fret aérien ;
- e) Les rapports d'audits, inspections et tests de sûreté ;
- f) Le manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite ;
- g) Les rapports des missions de sûreté ;
- h) Les procès-verbaux des réunions de sûreté ;
- i) L'annexe 17 à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale- Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;
- j) Les instruments (conventions) de droit aérien international traitant de la sûreté de l'aviation civile ;
- k) Les informations et renseignements sur la menace.

14.4 Classification des documents

14.4.1 Selon son importance, tout document doit être classifié à l'un des niveaux suivants:

- 1) Confidentiel ; (a-b – e - k) ;



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	2 de 5
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

2) Diffusion restreinte ; (c – d – f- g - h) ;

3) Diffusion générale (i - j).

14.4.2 Les documents classifiés au niveau 1 et 2 ne doivent pas être communiqués qu'aux personnes habilitées, ou jugées habilitées à les connaître pour l'accomplissement de leurs missions.

14.4.3 Les documents classifiés au niveau 3 ne doivent être communiqués qu'aux personnes exerçant dans le domaine aéronautique et que l'autorité compétente de sûreté jugera nécessaire d'en informer.

14.5 Conditions d'habilitation

14.5.1 Les conditions d'habilitation concernent seulement les documents classifiés au niveau 1 et 2.

1) Au niveau 1, les personnes habilitées à recevoir l'information sont :

- a) Le Ministre de la défense ;
- b) Le Ministre chargé de l'aviation civile ;
- c) Le Ministre des relations extérieures ;
- d) Le Ministre de l'intérieur ;
- e) Toute autre entité que l'autorité compétente jugera nécessaire d'en connaître.

2) Au niveau 2, les personnes habilitées à recevoir les documents sont :

- a) Les entités citées ci-dessus ;
- b) l'autorité aéroportuaire ;
- c) les compagnies aériennes ;
- d) le service de la circulation aérienne ;
- e) les prestataires d'assistance en escale ;
- f) Toute autre entité que l'autorité compétente jugera nécessaire d'en connaître.

3) Au niveau 3, tous les chefs de service concernés sont destinataires selon la nature du document.


14.5.2 Des personnes sont habilitées d'office et d'autres doivent être sujet à des enquêtes préliminaires. La validité de toute habilitation est de cinq ans et selon la durée de la fonction exercée.

14.6 Mesures de protection des documents et informations

14.6.1 Les mesures de protection des documents et informations doivent respecter les exigences suivantes :

- a) Tout document doit être classifié et :
 - i. Faire l'objet d'une comptabilité particulière relative à sa production, son usage et son classement aux archives ou sa destruction ;
 - ii. Etre interdit à toute personne non habilitée à en connaître le contenu ;



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	3 de 5
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

- iii. Etre protégé physiquement ;
- iv. Faire l'objet d'un compte rendu en cas de perte.

14.6.2 Les supports d'information doivent bénéficier les mêmes mesures de protection que les documents.

14.6.3 Les documents et informations sensibles relatifs à la sûreté de l'aviation sont conservés lorsqu'elles ne sont pas utilisées, pour empêcher l'accès non autorisé. L'utilisation de coffres forts ou des armoires sécurisés est considérée comme une manière d'assurer une plus grande protection.

14.6.4 Les copies électroniques de documents contenant des informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation sont protégées de manière équivalente.

14.7 Support de classification

14.7.1 Selon le degré de classification, chaque document doit faire l'objet d'un support particulier.

14.7.2 Certains documents comme ceux classés au niveau 1 et 2 doivent avoir comme support des CD Rom non duplicatifs. Pour les autres documents (niveaux 3), le support peut être soit du papier visé ou du papier timbré.

14.8 Moyens de diffusion des documents

Les documents AVSEC cités au §14.2 sont diffusés aux fournisseurs de services de sûreté de l'aviation et toute entité concernée par la mise œuvre des mesures de sûreté au moyen de bordereau d'envoi avec accusé de réception. D'autres moyens de diffusions (site web et bibliothèque ANACM) peuvent être mis en place pour s'assurer que tous les fournisseurs de services de sûreté de l'aviation sont conscients des règlements, programmes et spécifications d'appui de l'Union des Comores qui doivent être respectés pour assurer la conformité au PNSAC.

Les personnes autorisées ayant accès à des documents et informations sensibles relatifs à la sûreté de l'aviation sont interdites de les divulguer à toute autre personne non autorisée.


14.8.1 Avant de leur permettre d'accéder aux documents et informations sensibles relatifs à la sûreté, les personnes autorisées doivent signer un « accord de non divulgation » à toute personne non autorisée.

14.9 Sanctions administratives et judiciaires

14.9.1 La décision de classer une information est un acte jugé d'une part importante par les mesures de protection qu'il impose, et d'autre part grave par les préjudices et les conséquences judiciaires qu'il peut entraîner.

14.9.2 Dorénavant, toute personne qui détruirait, laisserait détruire ou divulguerait un renseignement, un objet, un document, un procédé ou une information, classés selon les catégories citées auparavant sera considérée comme ayant commise une faute professionnelle et sera sanctionnée selon le cas, par des mesures administratives ou des mesures judiciaires.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	4 de 5
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

14.10 Mesures administratives

Les mesures administratives relatives à la faute professionnelle sont citées par le code de l'aviation civile et par le titre VI du statut général de la Fonction Publique relatif au régime disciplinaire.

14.10.1 Sanctions de 1^{er} degré :

- a) L'avertissement écrit : selon la gravité de la faute, l'avertissement écrit doit être notifié au fonctionnaire et versé dans son dossier individuel ;
- b) Le blâme avec inscription au dossier : selon la gravité de la faute, il est infligé au fonctionnaire et classé dans son dossier individuel ;
- c) Déplacement d'office.

14.10.2 Sanctions de 2^{ème} degré :

- a) La retenue de traitement : elle consiste à retenir la moitié du salaire pendant un (1) ou deux (2) mois selon la gravité de la faute.
- b) L'exclusion temporaire des fonctions : cette mesure est prononcée pour une durée allant d'un (1) à six (6) mois. Durant cette période d'exclusion temporaire de fonction, la personne perd son droit au salaire ;
- c) L'abaissement d'échelon : il consiste à ramener le fonctionnaire à un échelon inférieur, et ne peut excéder 3 échelons ;
- d) La révocation : c'est une mesure d'exclusion définitive de l'ANACM.

Selon la gravité de la faute, elle peut être prononcée sans suspension ni suppression des droits à pension, ou avec suspension des droits à pension. Elle doit être notifiée à l'agent et prend effet à compter de la date de notification.

Toutes ces sanctions de 2ème degré sont prises après avis obligatoire de la Commission Administrative Paritaire statuant en Conseil de Discipline.


14.10.3 Avant sa traduction devant le Conseil de discipline, l'agent doit être suspendu de ses fonctions pour une durée n'excédant pas trois (3) mois. Cette suspension est une mesure conservatoire pour préserver les intérêts du service et permettre au fonctionnaire de préparer sa défense.

14.10.4 Pendant la période de suspension, le fonctionnaire perçoit la moitié de son traitement. En cas de culpabilité, l'autre moitié est définitivement reversée au service financier. Dans le cas contraire, elle lui est reversée rétroactivement.

14.10.5 En cas d'exclusion temporaire, le fonctionnaire est tenu de verser après sa réintégration, la retenue de la pension correspondant à la période d'exclusion, sauf si la réglementation spéciale relative aux pensions en dispose autrement.

14.10.6 Le Conseil de discipline doit surseoir dans un délai de deux (2) mois à compter de la date de prise d'effet de la décision de suspension. Passé ce délai, les poursuites disciplinaires sont prescrites. La durée de la suspension n'a pas de limite en cas de poursuite pénale et disciplinaire simultanée. Le Conseil de discipline doit surseoir à statuer dès que la poursuite pénale est pendante devant le tribunal. Le délai court dès lors qu'il y a une décision au pénal. En cas d'action civile, le Conseil de Discipline peut proposer la suspension de la poursuite disciplinaire jusqu'à la prise de la décision judiciaire.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	Page	5 de 5
		Edition 04	2023
		Révision 00	-

14.10.7 Tout fonctionnaire AVSEC mis en cause devant le Conseil de discipline a droit à sa défense. Ce droit a pour corollaire :

- a) la notification du motif de la suspension ;
- b) la communication du dossier individuel et celui de l'affaire
- c) l'assistance d'un défenseur choisi parmi ses pairs.

14.10.8 La procédure disciplinaire est contradictoire. Le fonctionnaire suspendu est tenu de produire un mémoire écrit pour sa défense. Le Ministère de Tutelle doit produire un rapport circonstancié relatant de manière détaillée les faits reprochés au fonctionnaire. Chacune des parties peut produire des témoins ou documents pour renforcer sa thèse. Le Conseil de discipline statue par défaut lorsque l'une des parties refuse de déférer à ses convocations ou de lui envoyer les documents requis.

14.10.9 À l'issue des travaux, le Conseil de Discipline dresse un procès-verbal relatant les débats et propose la sanction disciplinaire ou le non-lieu.

14.10.10 Une même faute professionnelle ne peut être disciplinairement sanctionnée plus d'une fois.

14.10.11 Le degré de la sanction disciplinaire doit être motivé par le Directeur General du fonctionnaire et les organes disciplinaires statutaires.

14.10.12 La sanction disciplinaire est indépendante de la sanction pénale ou celle résultant d'un arrêt d'une juridiction administrative.

14.10.13 Toute sanction doit être motivée, notifiée au fonctionnaire et versée à son dossier.

14.10.14 Les décisions infligeant les sanctions administratives sont susceptibles de recours gracieux, si après un mois le fonctionnaire sanctionné n'obtient pas de suite. En cas de non-satisfaction, il introduit un recours devant le Directeur General de l'ANACM. Si dans un délai de quatre (4) mois, à partir de la date de requête introductive de recours gracieux, aucune solution satisfaisante n'a pu être trouvée au fonctionnaire incriminé, et si celui-ci s'estime être lésé, il peut introduire un recours contentieux devant les tribunaux administratifs compétents.

14.10.15 Ces mesures sont applicables aux non fonctionnaires également.

14.11 Mesures judiciaires

Les mesures judiciaires relatives à la faute professionnelle sont citées par le code pénal comorien relatif aux atteintes à la défense nationale.

