

REPUBLIQUE DU BURUNDI



MINISTERE DES TRANSPORTS, DES TRAVAUX

PUBLICS ET DE L'EQUIPEMENT

CABINET DU MINISTRE

**ORDONNANCE MINISTERIELLE N° /..... DU/...../..... PORTANT
MESURES D'EXÉCUTION DU CODE DE L'AVIATION CIVILE EN MATIÈRE DE
SURETE DE L'AVIATION CIVILE DU BURUNDI**

Le Ministre des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipement ;

Vu la Constitution de la République du Burundi;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ratifiée par la République du Burundi le 19 janvier 1968 ;

Vu le Traité pour l'établissement de la Communauté de l'Afrique de l'est tel que modifié en date du 20 août 2007, spécialement en son article 92 ;

Vu le Protocole de création de l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile (CASSOA) de l'Afrique de l'est (EAC-CASSOA) signé le 18 avril 2007 ;

Vu la loi n°1/13 du 2 mai 2012 portant Code de l'aviation civile du Burundi ;

Vu le décret n°100/196 du 29 juillet 2013 portant révision du décret n°100/213 du 02 août 2011 portant réorganisation du Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipement ;

Vu le décret n°100/117 du 2 mai 2013 portant organisation et fonctionnement de l'autorité de l'aviation civile du Burundi « AACB »;

Attendu qu'il s'impose de doter du Burundi un texte règlementaire en matière de sûreté de l'aviation civile ;

ORDONNE :

CHAPITRE I. PRINCIPES GENERAUX

Article 1 : Citation

Le présent règlement est dénommé *Règlement sur la sûreté de l'aviation civile du Burundi*.

Article 2 : Non applicabilité du règlement

Le présent règlement ne s'applique ni n'affecte :

- a) un aéronef d'Etat, ou
- b) les opérations de l'aviation militaire ou de la police au Burundi.

Article 3 : Objectifs du présent règlement

Le but du présent règlement est de :

- a) sauvegarder et renforcer la sûreté de l'aviation civile contre les actes de violence ou d'intervention illicite en prévoyant la protection des :
 - i) aéronefs utilisés pour l'aviation civile, des personnes ainsi que des biens se trouvant à bord ;
 - ii) aéroports, des personnes et des biens dans les aéroports ;
 - iii) installations de navigation aérienne qui ne font pas partie des aéroports ; et
- b) pour régir la conduite des personnes dans les aéroports et les personnes à bord des aéronefs aux fins de la sûreté de l'aviation civile.

Article 4 : Interprétations

Actes d'intervention illicite. Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile et du transport aérien, c'est -à -dire :

- a) capture illicite d'un aéronef en vol ;
- b) capture illicite d'un aéronef au sol ;
- c) prise d'otages à bord d'un aéronef ou dans un aéroport ;
- 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 possession dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;
- f) communications de fausses informations de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, des passagers, des navigants, du personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile ;
- g) port non autorisé, dans un aéroport, ou introduction non autorisée à bord d'un aéronef d'une arme, de tout engin ou matière explosif ;
- h) destruction ou endommagement des installations de la navigation aérienne ou interférer à son fonctionnement si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de l'aéronef en vol ;
- i) violence contre une personne à bord d'un aéronef en vol si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ;
- j) la destruction d'un aéronef en service ou causer des dommages à un aéronef qui le rend inapte au vol ou susceptible de menacer sa sécurité en vol ;
- k) communication de l'information qui est connue pour être fausse, mettant ainsi en danger la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, des passagers, des membres

d'équipages, du personnel au sol ou du grand public dans un aéroport ou dans les locaux d'une installation de l'aviation civile ;

l) utilisation illicite et intentionnelle de n'importe quel appareil, substance ou arme

pour :

- i. accomplir un acte de violence contre une personne sur un aéroport servant à l'aviation civile qui cause ou de nature à causer des blessures graves et des morts ;
- ii. détruire ou endommager gravement les installations sur un aéroport servant à l'aviation civile ou un aéronef non en service situé à l'aéroport ou de perturber les services de l'aéroport, si cet acte compromet ou est de nature à compromettre la sécurité dans cet aéroport.

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Aéroport. Toute surface définie sur terre ou sur eau, y compris les bâtiments, installations et équipement destinés à être utilisés en totalité ou en partie pour le décollage, l'atterrissage et les surfaces des mouvements des aéronefs, et comprenant un aérodrome.

Agent de sûreté de l'aviation. Une personne employée par l'Autorité ou l'exploitant d'aéroport comme agent de sûreté de l'aviation ou tout autre agent de sûreté autorisé par l'Autorité.

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

Armes BCN :

a) des « armes biologiques », qui sont :

- i. des agents microbiologiques ou autres agents biologiques ainsi que des toxines, quels qu'en soient l'origine ou le mode de production, de types et en quantités qui ne sont pas destinés à des fins prophylactiques, de protection ou à d'autres fins pacifiques ; ou
- ii. des armes, équipement ou vecteurs destinés à l'emploi de tels agents ou toxines à des fins hostiles ou dans des conflits armés ;

b) des « armes chimiques », qui sont, prises ensemble ou séparément :

- i. des produits chimiques toxiques et leurs précurseurs, à l'exception de ceux qui sont destinés :
 - A) à des fins industrielles, agricoles, médicales, pharmaceutiques, de recherche, ou à d'autres fins pacifiques ; ou
 - B) à des fins de protection, c'est-à-dire ayant un rapport direct avec la protection contre les produits chimiques toxiques et la protection contre les armes chimiques ; ou
 - C) à des fins militaires sans rapport avec l'emploi d'armes chimiques et qui ne sont pas tributaires de l'emploi, en tant que moyen de guerre, des propriétés toxiques de produits chimiques ; ou
 - D) à des fins de maintien de l'ordre public, y compris de lutte antiémeute sur le plan intérieur ;

aussi longtemps que les types et quantités sont compatibles avec de telles fins ;

- ii. des munitions et dispositifs conçus pour provoquer la mort ou d'autres dommages par l'action toxique des produits chimiques toxiques définis à l'alinéa b), sous-alinéa i., qui seraient libérés du fait de l'emploi de ces munitions et dispositifs ;
 - iii. tout équipement expressément destiné à être utilisé directement en liaison avec l'emploi de munitions et dispositifs visés à l'alinéa b), sous-alinéa ii. ;
- c) des armes nucléaires et autres dispositifs explosifs nucléaires :
- i. « précurseur » s'entend de tout réactif chimique qui entre à un stade quelconque dans la fabrication d'un produit chimique toxique, quel que soit le procédé utilisé. Cela comprend tout composant clé d'un système chimique binaire ou à composants multiples ;
 - ii. les termes « matière brute » et « produit fissile spécial » ont le même sens que celui qui leur est donné dans le Statut de l'Agence internationale de l'énergie atomique, fait à New York le 26 octobre 1956.

Article interdit. Un article prescrit dans l'article 38 de cette réglementation qui peut être utilisé pour commettre un acte d'intervention illicite.

Audit de sûreté. Examen approfondi de l'application de tous les aspects de mise en œuvre du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC).

Autorité. L'Etat du Burundi ou l'Autorité de l'Aviation Civile du Burundi.

Aviation civile désigne :

- d) les opérations du transport aérien commercial ; et
- e) les opérations de l'aviation générale.

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

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

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

Co-mail. Abréviation signifiant poste d'une compagnie aérienne, c'est-à-dire poste expédiée entre des escales de son réseau.

Co-mat. Abréviation signifiant matériel d'une compagnie aérienne, c'est-à-dire matériel expédié entre des escales de son réseau.

Contrôle de sûreté. Mesures établies visant à empêcher l'introduction d'armes, explosifs ou d'autres engins, articles ou substances dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.

Côté piste. L'aire de mouvement d'un aéroport et la totalité ou une partie de terrains et bâtiments adjacents dont l'accès est contrôlé.

Côté ville. Le secteur d'un aéroport ou d'une aérogare auxquels les voyageurs et le public ont accès sans restriction (zone non réglementée).

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

Exploitant. Désigne un exploitant d'aéroport, un exploitant d'aéronef, un agent habilité et un fournisseur de provisions de bord.

Exploitant d'aéroport. Personne, organisme ou entreprise désigné pour être responsable de l'administration et de l'exploitation d'un aéroport.

Fournitures de service à bord. Tout articles, autres que fournitures de restauration, qui sont destinés au service des passagers en cours de vol, par exemple journaux, revues, écouteurs, cassettes audio et vidéo, oreillers et couvertures, nécessaires de toilette, etc.

Fournitures de restauration. Aliments, boissons, autres articles et équipements connexes utilisés à bord d'un aéronef.

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

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

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

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

Inspection de sûreté. Examens de la mise en œuvre des spécifications pertinentes du Programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC) par une Compagnie aérienne, un aéroport ou d'autres entités chargées de la sûreté.

Inspection/Filtrage. Mise en œuvre des moyens techniques ou autres en vue d'identifier et/ou de détecter les armes, les explosifs ou tous autres engins dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.

Instructions techniques. Instructions techniques de l'OACI pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, Doc.9284.

Marchandises. Signifie cargo, poste, provisions de bord et bagages.

Ministre. Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions.

Opération d'aviation générale. Opération autre que le transport aérien commercial ou de travail aérien.

Opérations de transport aérien commercial. Opérations de transport de passagers, fret ou la poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

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

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

Permis de sûreté de l'aéroport. Signifie un permis délivré sous l'article 26 de ce Règlement.

Personne autorisée. Personne désignée par l'Autorité, conformément à l'article 8 pour être une personne autorisée aux fins de la présente réglementation.

Poste. Désigne correspondance et autres articles confiés par des services postaux et destinés à être remis à des services postaux conformément aux règles de l'Union Postale Universelle (UPU).

Principes de 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.

Provisions non reconnues. Désigne les matériels et approvisionnements qui n'ont pas été soumis à des contrôles de sûreté appropriés

Provisions reconnues. Fournitures de restauration et stocks livrés à l'exploitant d'un aéronef et qui a été soumis à des contrôles de sûreté appropriés.

Service de coursier. Opération par laquelle des expéditions remises par un ou plusieurs expéditeurs sont transportées comme bagages d'un coursier voyageant comme passager, à bord d'un service aérien régulier, sous couvert de la documentation normale de bagages enregistrés.

Sabotage. Tout acte ou toute omission délibérée tendant à détruire par malveillance ou sans motif un bien et qui met en danger l'aviation civile internationale et ses installations et

services ou constitue un acte d'intervention illicite dans l'aviation civile et ses installations et services.

Sûreté. Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite par une combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels.

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

Vérification des antécédents. Vérification de l'identité et de l'expérience antérieure d'une personne, et notamment de son dossier judiciaire, là où la loi le permet, afin d'évaluer dans quelle mesure cette personne peut effectuer un contrôle de sûreté et/ou obtenir un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé.

Zone de sûreté à accès réglementé (ZSAR). Zones côté piste d'un aéroport, identifiées comme étant des zones particulièrement sensibles où, en plus du contrôle d'accès, d'autres contrôles de sûreté sont réalisés. En règle générale, ces zones comprennent, notamment, toutes les zones de départ des passagers de l'aviation commerciale comprises entre les postes d'inspection/filtrage et l'aéronef, l'aire de trafic, les zones de tri bagages, incluant celles où l'aéronef entre en service et où se trouvent des bagages ayant fait l'objet d'une inspection/filtrage et des expéditions de fret, et les parties situées côté piste des hangars de fret, des centres postaux et des locaux de nettoyage et de restauration.

Les abréviations et acronymes

BCN : Biologique, Chimique ou Nucléaire

CNSAC : Comité national de sûreté de l'aviation civile

CNFTA : Comité National de la facilitation du transport aérien

CSA: Comité de sûreté aéroportuaire

OACI : Organisation de l'aviation civile internationale

PSA: Programme de sûreté aéroportuaire

PSE : Programme de sûreté d'exploitant

PNSAC: Programme national de sûreté de l'aviation civile

PNCQSAC: Programme national de contrôle de qualité de sûreté de l'aviation civile

PNFSAC: Programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile

UPU : l'Union Postale Universelle

ZSAR : Zone de sûreté à accès réglementé

CHAPITRE II : ORGANISATION

Article 5 : Fonctions de l'Autorité en matière de sûreté de l'aviation civile

1. Les responsabilités de cette Autorité en matière de l'aviation civile comprennent entre autre les activités suivantes:
 - a) établir la réglementation de la sûreté de l'Aviation civile au Burundi et en assurer le respect ;
 - b) réglementer les opérations de sûreté des aéroports, des aéronefs, des agents habilités et des fournisseurs de restauration en vol et des services de bord selon le cas ; dans le but de:
 - i. protéger les passagers, des membres d'équipage, des aéroports et d'autres installations aéronautiques;
 - ii. prévenir les actes illicites dirigés contre l'aviation civile, et
 - iii. s'assurer que des mesures appropriées sont prises lorsqu'un acte d'intervention illicite se produit ou est susceptible de se produire;
 - c) définir, répartir les tâches et coordonner les activités entre les différents ministères, services et autres organismes nationaux, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs et les autres entités concernés par ou chargés de la mise en œuvre des divers aspects du PNSAC.
2. L'Autorité, à l'égard de chaque opérateur devra :
 - a) procéder à des enquêtes de sûreté au moins une fois par an pour en identifier les besoins ;
 - b) mener des inspections de sûreté et des audits de contrôles de sûreté ; et
 - c) procéder à des tests et investigations des contrôles de sûreté afin d'évaluer leur efficacité.

Article 6 : Pouvoir d'accès et de l'inspection des aéroports, des aéronefs et des locaux d'exploitant

L'Autorité aura un accès libre et illimité en tout temps à un aéroport, un aéronef exploitant à partir du ou au Burundi, et dans les locaux d'un exploitant au Burundi; aux fins de l'inspection des opérations de sûreté ou d'effectuer des inspections et enquêtes de sûreté et des audits de sécurité et de sûreté, et des fonctions de test.

Article 7 : Pouvoir de l'Autorité de délivrer des ordonnances, des circulaires et directives

L'Autorité pourra établir et délivrer des ordonnances, des circulaires et des directives prescrivant toute matière de sûreté de l'aviation qui, en vertu de ce Règlement, doit être prescrit, et généralement pour la meilleure exécution ou l'amélioration des objectifs et des fins du présent Règlement.

Article 8 : Les personnes autorisées

L'Autorité pourra désigner, par écrit, des personnes qualifiées, que ce soit par nom ou par titre de fonction, comme des personnes autorisées aux fins du présent Règlement et doit indiquer les fonctions et les limites de fonctionnement des personnes autorisées.

CHAPITRE III. PROGRAMMES DE SURETE

Article 9 : Programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC)

1. L'Autorité :
 - a) établira et mettra en œuvre un programme national écrit de sûreté de l'aviation civile destiné à protéger les opérations de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, au moyen de règlements, de pratique et de procédures qui tiennent compte de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité des vols.
 - b) mettra à la disposition des exploitants d'aéroports et d'aéronefs opérant au Burundi et d'autres organismes et entités concernées, la version écrite des parties pertinentes du programme national de sûreté de l'aviation civile ;
2. Sans préjudice de la généralité de cet article alinéa 1) a), le PNSAC comprend les éléments suivants :
 - a) la répartition des responsabilités pour la mise en œuvre du programme ;
 - b) la coordination, la facilitation et la communication ;
 - c) la protection des aéroports, des aéronefs et des installations de navigation aérienne;
 - d) le contrôle de sûreté des personnes et objets entrants dans des aéronefs ;
 - e) le matériel de sûreté ;
 - f) le personnel de sûreté y compris les critères de sélection et de formation ;
 - g) la gestion de la riposte aux actes d'intervention illicite ;
 - h) l'évaluation de l'efficacité du programme ;
 - i) l'ajustement des programmes et des plans d'urgence ; et
 - j) le financement de la sûreté.
3. le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile devra être revu et mis à jour chaque fois que de besoin et au moins une fois par an.

Article 10 : Le Comité national de sûreté de l'aviation civile (CNSAC)

1. Un CNSAC sera mis en place pour:
 - a) conseiller l'autorité dans la coordination des activités de sûreté entre différents ministères, services et autres organismes nationaux, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs et les autres entités concernés avec, ou responsable de la mise en œuvre des divers aspects du PNSAC;
 - b) formuler des recommandations et examiner l'efficacité des mesures et procédures de sûreté.
2. les membres du CNSAC sont nommés par le ministre et composés des hauts fonctionnaires des ministères, départements, des organismes, des autres organisations, des exploitants d'aéroports et d'aéronefs et d'autres entités concernées.

3. Sans préjudice des prescriptions de cet article alinéa 2, le ministre devra, dans la nomination des membres du CNSAC, s'assurer qu'il est composé par :
 - a) le directeur général de l'Autorité ;
 - b) le président du Comité National de la facilitation du transport aérien ;
 - c) le représentant du Ministère de la sécurité publique ;
 - d) le représentant du cabinet du Ministère de l'Intérieur ;
 - e) le représentant du Service National de Renseignement ;
 - f) le directeur général de la police nationale ;
 - g) le commandant de l'aviation militaire ;
 - h) le Commissaire général de la Police de l'Air, des Frontières et des Etrangers ;
 - i) les représentants des Compagnies aériennes ;
 - j) le chef inspecteur de la sûreté de l'aviation civile, chef de la section de la réglementation de la sûreté de l'aviation civile ;
 - k) le commissaire général de l'Office Burundaise des Recettes (OBR) ; et
 - l) le représentant de l'armée nationale.
4. Les membres du CNSAC exercent leur mandat sur les termes et conditions fixés et indiqués sont dans leur acte de nomination.
5. Les jetons de présence et autres avantages complémentaires des membres du CNSAC seront déterminés par l'Autorité.
6. Le Directeur général de l'Autorité est le président du CNSAC.
7. Le CNSAC aura le droit d'inviter dans ses séances, lorsqu'il le jugera nécessaire, des personnes venants des administrations aéroportuaires, des compagnies aériennes et des organisations concernées, plus particulièrement celles qui représentent les membres d'équipage et le personnel de contrôle de la circulation aérienne et des communications, pour participer à ses débats mais n'auront pas le droit de vote à cette réunion.
8. Le CNSAC se réunit, dans l'exercice de ses fonctions, une fois les quatre mois et autant de fois que de besoin à un moment et lieu indiqué par le Président.
9. Le président dirige toutes les réunions du Comité national de sûreté de l'aviation civile et en son absence, le Chef de la Section Réglementation de la sûreté assure l'intérim.
10. Sous réserve du présent article, le Comité national de sûreté de l'aviation civile devra réglementer la procédure pour ses réunions.

Article 11 : Le Programme National de Contrôle de la Qualité de Sûreté de l'Aviation Civile (PNCQSAC)

1. L'Autorité devra élaborer, mettre en œuvre et tenir à jour un PNCQSAC fins de :

- a) déterminer et évaluer le degré d'application de son PNSAC efficacité ;
 - b) déterminer si le PNSAC est adéquat et efficace à travers des audits, enquêtes, tests et inspections ;
 - c) veiller à ce que toutes les personnes affectées à des responsabilités et fonctions de sûreté de l'aviation civile soient effectivement formées et renseignées pour l'exécution de ces fonctions ;
 - d) veiller à ce que les personnes qui exécutent les contrôles de sûreté possèdent toutes les compétences requises pour exercer leurs fonctions et qu'elles soient dûment formées et certifiées ;
 - e) veiller à ce que les actes d'intervention illicite soient investigués ; et
 - f) revoir et réévaluer les mesures et contrôles de sûreté immédiatement après un acte d'intervention illicite.
2. L'Autorité, dans l'élaboration du PNCQSAC; devra s'assurer que des méthodes appropriées, des moyens et des procédures soient incorporés pour :
- a) s'assurer que le personnel chargé d'effectuer des audits, tests, enquêtes et inspections de sûreté soit formé à ces tâches selon les normes appropriées conformément au PNSAC;
 - b) s'assurer que le personnel qui effectue des audits, tests, enquêtes et inspections de sûreté ; dispose de l'autorité nécessaire pour obtenir des renseignements dont il en a besoin pour accomplir ces tâches visées au paragraphe a) ci-haut, et veille à l'application des mesures correctrices ;
 - c) compléter le PNCQSAC en mettant en place un système de rapports confidentiels pour l'analyse des renseignements de sûreté fournis par des sources telles que les passagers, l'équipage et le personnel au sol, et
 - d) établir un processus pour enregistrer et analyser les résultats du PNCQSAC afin de contribuer à l'élaboration et la mise en application efficace du PNSAC, notamment en identifiant les causes et les tendances de non-conformité et en vérifiant que des mesures correctrices ont été mises en œuvre et assurées de façon continue.
3. Le PNCQSAC Civile devra :
- a) prévoir des structures, des responsabilités, des modalités et des procédures visant à promouvoir et à mettre en place un environnement et une culture d'amélioration continue et de renforcement de la sûreté de l'aviation, et les moyens pour s'assurer que les personnes chargées d'effectuer les fonctions de sûreté le font efficacement.
 - b) fournir à toutes personnes affectées à des responsabilités ou fonctions de sûreté de l'aviation civile, des directives pour l'application efficace des contrôles ou mesures de sûreté de l'aviation civile; pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

Article 12 : Indépendance dans la mise en œuvre du programme

L'Autorité veillera à ce que la gestion, l'établissement des priorités et l'organisation du PNCQSAC soient entrepris indépendamment des entités et des personnes chargées de l'application des mesures prises en vertu du PNCQSAC.

Article 13 : Le Programme de sûreté d'exploitant d'aéroport (PSE)

1. Toute personne exploitant un aéroport doit avoir un PSE d'exploitant d'aéroport approuvé par l'Autorité;
2. Tout exploitant d'un aéroport servant à l'aviation civile au Burundi devra établir, mettre en œuvre et tenir à jour un PSE d'aéroport permettant de répondre aux exigences du PNSAC et du présent Règlement;
3. Tout PSE d'aéroport soumis à l'Autorité pour approbation devra :
 - a) présenter en détail les mesures spécifiques de sûreté et des procédures à mettre en œuvre à l'aéroport et garantir leur conformité aux exigences du PNSAC;
 - b) prévoir la nomination d'une personne qui va coordonner la mise en œuvre du PNSAC;
 - c) inclure des procédures de vérifications des antécédents pour le personnel de sûreté et les personnes ayant un accès non accompagné dans les Zone de sûreté à accès réglementé;
 - d) prévoir la création d'un comité de sûreté d'aéroport conformément aux exigences du PNSAC;
 - e) exiger l'intégration des besoins de sûreté de l'aviation, dans la conception et la construction de nouvelles installations et modifications d'installations existantes à l'aéroport;
 - f) prévoir des mesures pour contrôler des aéronefs sans certificat ;
 - g) contenir un plan d'urgence qui prévoit les questions, notamment:
 - i. les mesures et des procédures en cas de détournement d'aéronef et de prise d'otages à l'aéroport et en vol;
 - ii. l'accès et procédures en cas de sabotage, y compris les menaces à la bombe aux aéronefs et à l'aéroport;
 - iii. l'accès et les procédures en cas d'attaques terroristes sur les aéronefs et à l'aéroport, y compris les attaques à l'aide des Systèmes Portables de Défense Aérienne (MANPADS) ou d'armes chimiques, biologiques et autres;
 - iv. les procédures en cas de découverte, d'un article interdit à bord d'un aéronef ou s'il est présumé être à bord d'un aéronef;
 - v. l'évacuation et la fouille des aéronefs au sol; et
 - vi. des mesures spéciales de sûreté pendant les périodes de menaces accrues sur les routes et les vols critiques.
 - h) contenir toute autre question prescrite par l'Autorité.
4. Le programme de sûreté d'exploitant d'aéroport devra être établi conformément aux exigences du PNSAC;
5. Le programme de sûreté d'exploitant d'aéroport devra être revu et mis à jour au moins une fois par an et chaque fois que de besoin.

Article 14 : Programme de sûreté d'exploitant d'aéronef (PSE)

1. Toute personne exploitant un aéronef servant à l'aviation civile assurant des liaisons à l'intérieur ou à partir du Burundi, doit avoir un PSE, permettant de satisfaire aux exigences du PNSAC, et une version écrite de ce PSE sera soumise à l'Autorité compétente pour approbation.
2. Tout exploitant d'aéronef offrant des services à l'intérieur ou à partir du Burundi établira, mettra en œuvre et tiendra à jour un PSE d'aéronef écrit, conformément aux exigences du PNSAC et à la présente réglementation.
3. Le programme de sûreté d'exploitant d'aéronef spécifiera des mesures, procédures et pratiques à suivre par l'exploitant afin de protéger les passagers, les membres d'équipage, le personnel au sol, les aéronefs et les installations contre les actes d'intervention illicite.

Chaque programme de sûreté d'exploitant comprendra au minimum:

- a) les objectifs du programme et les responsabilités de sa mise en œuvre;
- b) l'organisation des fonctions et responsabilités de sûreté de l'exploitant en matière de sûreté notamment, la désignation d'un chef de sûreté de l'aviation de l'exploitant;
- c) les mesures spécifiques de sûreté, notamment:
 - i. fouilles de sûreté des aéronefs avant le vol;
 - ii. procédures de filtrage des passagers, des bagages de cabine et des bagages de soute si cette fonction est assignée à l'exploitant;
 - iii. procédures visant à garantir que, des armes, des explosifs et autres engins dangereux ne sont pas laissés à bord par des passagers qui débarquent aux escales intermédiaires;
 - iv. vérifications de concordance entre bagages enregistrés et passagers embarqués, y compris les passagers en transit et en correspondance;
 - v. mesures destinées à protéger des bagages de soute, fret aérien, postes, fournitures de provisions de bord;
 - vi. procédures pour le transport d'armes dans la cabine et dans la soute de l'aéronef;
 - vii. procédures en vol lorsqu'un article suspect est découvert ou est présumé se trouvant à bord d'un aéronef;
 - viii. sûreté et le contrôle d'accès, aux aéronefs en stationnement;
 - ix. traitement des passagers qui ont fait l'objet de procédures judiciaires ou administratives;
 - x. procédures d'intervention des membres d'équipage et d'autres employés à des événements et des menaces;
 - xi. protection des documents de vol;
 - xii. procédures d'inspection/filtrage et de sécurisation du fret connu et non connu; et
 - xiii. procédures sûreté applicables au COMAT et COMAIL.
- d) les mesures destinées à garantir l'efficacité du programme, notamment la formation adéquate du personnel ainsi que des tests et évaluations périodiques du programme de sûreté;
- e) prévention des passagers non autorisés, et
- f) toute autre question prescrite par l'Autorité.

4. Un PSE d'aéronef sera établi conformément aux exigences du PNSAC.

5. Un PSE d'aéronefs devra être revus et mis à jour au moins une fois par an.

Article 15 : Programme de sûreté de l'agent habilité

1. Toute personne exploitant une entreprise ou un organisme dont le but est le mouvement du fret, du courrier, des bagages ou de marchandises par voie aérienne à l'intérieur ou à partir du Burundi doit avoir un programme de l'agent habilité approuvé par l'Autorité et un certificat délivré par cette dernière.
2. Un programme de sûreté de l'agent habilité comprendra :
 - a) des dispositions qui répondent aux exigences du PNSAC et du présent Règlement;
 - b) des dispositions visant à répondre aux ordres, circulaires et directives émis par l'Autorité en vertu de l'article 7 du présent Règlement;
 - c) des détails, sur la manière dont l'agent habilité va se conformer pour atteindre et maintenir les exigences énoncées dans son Programme de sûreté;
 - d) des procédures pour :
 - i. assurer le contrôle de sûreté approprié des marchandises;
 - ii. assurer la sûreté des bâtiments, des locaux, des installations du transport et le contrôle d'accès.
 - iii. recruter et former le personnel impliqué dans la mise en œuvre des contrôles de sûreté,
 - iv. compte rendu d'incidents;
 - e) toute autre question prescrite par l'Autorité.
3. Un programme de sûreté de l'agent habilité sera établi conformément aux exigences du PNSAC.
4. le programme de sûreté de l'agent habilité sera revu et mis à jour chaque fois que de besoin et au moins une fois par an.

Article 16 : Programme de sûreté de fourniture de restauration et de services à bord d'un aéronef.

1. Toute personne exploitant une entreprise ou un organisme dont l'objectif est la fourniture de restauration et de services à bord d'un aéronef de transport commercial servant au /ou à partir du Burundi, doit avoir un programme de sûreté de fourniture de restauration et de services à bord d'un aéronef; approuvé par l'Autorité et un certificat délivré par cette dernière.
2. Un programme de sûreté de fourniture de restauration et de services à bord d'un aéronef inclura :
 - a) des dispositions pour répondre aux exigences du PNSAC et de ce présent Règlement;
 - b) des détails sur la manière dont l'exploitant va se conformer et maintenir les exigences énoncées dans le Programme de sûreté de fourniture de restauration et de services à bord d'un aéronef;
 - c) des procédures pour:
 - i. assurer un contrôle de sûreté approprié de fourniture de restauration et de service;
 - ii. assurer la sûreté des bâtiments, locaux et des installations du transport aérien,
 - iii. recrutement et formation du personnel impliqué dans la mise en œuvre des contrôles de sûreté;
 - iv. les comptes rendus des incidents,
 - d) toute autre question prescrite par l'Autorité.

3. un programme de sûreté de fourniture de restauration et de services à bord d'un aéronef doit être établi conformément aux prescriptions du PNSAC.
4. le programme de sûreté de fourniture de restauration et de services à bord d'un aéronef sera revu et mis à jour chaque fois que de besoin et au moins une fois par an.

Article 17 : Demande d'approbation d'un programme de sûreté

1. Pour qu'un programme de sûreté doive soit approuvé par l'Autorité en vertu des articles 13, 14, 15 et 16, le demandeur doit :
 - a) soumettre le programme à l'Autorité pour s'assurer qu'il répond aux exigences du PNSAC, du présent Règlement et toute autre loi pertinente, et
 - b) payer les frais prescrits par l'Autorité.
2. Un programme de sûreté soumis à l'Autorité pour approbation en vertu du présent Règlement doit être en double exemplaires et signée par le demandeur ou pour le compte du demandeur.

Article 18 : Approbation du programme de sûreté

1. Lorsque l'Autorité est convaincue qu'un programme de sûreté soumis en vertu de l'article 17, répondant aux exigences du présent Règlement, au PNSAC et des autres lois pertinentes; l'Autorité, dans les trente jours suivant la réception du programme, approuvera le programme de sûreté et mettra le certificat y relatif.
2. Si l'Autorité estime qu'un programme de sûreté prévu par l'article 17 ne répond pas aux exigences du présent Règlement, du PNSAC ou d'autres lois pertinente, l'Autorité; dans les trente jours après réception du programme, ordonnera au requérant de modifier le Programme de sûreté et de le lui soumettre de nouveau dans les trente jours suivant la réception du programme par le demandeur.
3. Lorsque l'Autorité est convaincue qu'un programme de sûreté présenté à nouveau en vertu de l'alinéa 2 du présent article, satisfait aux exigences du présent Règlement, du PNSAC et de toute autre loi pertinente, l'Autorité approuvera, dans les quinze jours après sa réception le programme de sûreté.

Article 19 : Evolution des conditions affectant la sûreté

1. Si un programme de sûreté a été approuvée en vertu de l'article 18, l'exploitant, le cas échéant, devra se conformer à la procédure prescrite par l'alinéa 2, lorsque l'exploitant détermine que:
 - a) toute description d'une zone établie dans le programme de sûreté n'est plus exacte;
 - b) toute description des activités reprises dans le programme de sûreté n'est plus valable, ou que les procédures incluses, et les installations et les équipements décrits dans le programme de sûreté ne sont plus adéquats;
2. Chaque fois que la situation décrite dans l'alinéa 1 se produit, l'exploitant, le cas échéant, doit:
 - a) informer immédiatement l'Autorité des changements de situation, et identifier chacune des mesures provisoires prises pour maintenir la sûreté adéquate en attendant l'accord d'amendement du programme de sûreté, et
 - b) dans les trente jours après notification à l'Autorité, conformément à l'alinéa a), soumettre pour approbation, conformément à la procédure prescrite par l'article 17, un

amendement au programme de sûreté pour le mettre en conformité avec le présent Règlement.

3. L'Autorité devra, si un amendement à un programme de sûreté est soumis en vertu de l'alinéa 2.b du présent article, approuver l'amendement, conformément à la procédure prescrite à l'article 18.

Article 20 : Pouvoir de l'Autorité d'ordonner l'amendement du programme de sûreté

1. Si l'Autorité estime qu'un programme de sûreté de l'exploitant nécessite un amendement, l'Autorité exigera l'exploitant concerné l'amendement de son programme de sûreté et de le soumettre à l'Autorité pour approbation.
2. L'Autorité pourra, si le programme de sûreté lui est soumis pour approbation en vertu de l'alinéa 1 du présent article, approuver le Programme conformément à la procédure prescrite à l'article 18.

Programmes de Formation

Article 21 : Programme National de Formation à la Sûreté de l'Aviation Civile (PNFSAC).

1. L'autorité mettra en place un PNFSAC pour le personnel de toutes les entités impliquées ou responsables de la mise en œuvre de divers aspects du PNSAC.
2. L'Autorité devra coordonner la mise en œuvre du PNFSAC, établi en vertu de l'alinéa 1 de cet article.
3. L'Autorité notifiera les entités concernées des exigences de formation identifiées dans le PNFSAC pour leur mise en œuvre.
4. Toutes les organisations qui souhaitent établir des centres de formation à la sûreté de l'aviation devront se conformer aux exigences du Programme National de Formation à la Sûreté de l'Aviation Civile, aux Règlements, et devront être titulaires d'un certificat de reconnaissance ATO (Centre de formation agréé) délivré en vertu du Règlement sur la sûreté de l'aviation civile.

Article 22 : Programme de formation à la sûreté de l'aviation de l'exploitant

1. L'exploitant devra élaborer et mettre en œuvre un programme de formation à la sûreté de l'aviation, pour s'assurer de la mise en application efficace des opérations de sûreté et le programme de formation devra se conformer aux exigences du PNSAC et du présent Règlement.
2. Un programme de formation visé à l'alinéa 1 comprendra:
 - a) la formation d'un personnel bien sélectionné, en prenant en compte des principes des facteurs humains et des performances humaines, et
 - b) la formation pour instruire les employés sélectionnés, des mesures préventives et des techniques de détection applicables aux passagers, bagages, fret, poste, équipements et provisions de bord destinés à être transportés dans un avion pour qu'ils puissent contribuer à la prévention des actes de sabotage, capture illicite d'aéronefs ou d'autres formes d'intervention illicite et pour minimiser les conséquences qui en découleraient.

3. un programme de formation visé à l'alinéa 1 sera soumis à l'Autorité pour approbation conformément à la procédure prévue aux articles 17 et 18.

CHAPITRE IV. MESURES PREVENTIVES DE SURETE

Article 23 : Comité de sûreté d'aéroport

1. Tout aéroport servant à l'aviation civile devrait établir un Comité de sûreté de l'aéroport.
2. Les fonctions du comité de sûreté d'aéroport sont :
 - a) coordonner la mise en œuvre ainsi que le maintien des contrôles et procédures de sûreté, comme indiquée dans le Programme de sûreté d'exploitant d'aéroport visé à l'article 13;
 - b) superviser la mise en œuvre des mesures ou des orientations du Comité national de sûreté de l'aviation civile;
 - c) superviser le programme de sûreté aéroportuaire et contrôler son application, y compris les mesures spéciales prises par l'administration, les exploitants et les locataires de l'aéroport;
 - d) établir et maintenir à jour la liste des points vulnérables, notamment équipements et installations indispensables, et assurer la sûreté de ces points;
 - e) veiller à ce que:
 - i) les mesures et procédures minimales de sûreté de base soient suffisantes pour répondre aux menaces et soient constamment révisées, compte tenu des situations normales et des situations exceptionnelles en période de menace accrue et d'urgence;
 - ii) soient mises en application les recommandations visant à améliorer les mesures et procédures de sûreté ;
 - iii) les mesures de sûreté soient intégrées dans l'expansion de l'aéroport ou la modification des installations/infrastructures existantes;
 - f) veiller à ce qu'ils soient pris des dispositions en vue de la formation en sûreté, la sensibilisation du personnel d'aéroport et des autres membres du personnel et le public en général.
3. Le Comité de sûreté d'aéroport, pourra se référer au Comité national de sûreté de l'aviation civile; quant à la situation des mesures et procédures de sûreté en vigueur à l'aéroport, relatives à la protection de l'aéroport et de ses services et qui relèvent de ses fonctions en vertu l'alinéa 2, qui ne peuvent pas être résolus au niveau des aéroports.
4. La personne en charge de l'aéroport doit être le président du Comité de sûreté d'aéroport.
5. Le président nomme les autres membres du Comité de sûreté d'aéroport.
6. Le Comité de sûreté d'aéroport doit, le cas échéant, se composer de membres de tous les organismes engagés dans l'exploitation de l'aéroport qui contribuent à l'établissement et à l'exécution des mesures de sûreté, notamment:
 - a) les personnes en charge de l'administration aéroportuaire;
 - b) les personnes chargées de la sûreté aéroportuaire;
 - c) l'aviation civile ;
 - d) Les forces armées;
 - e) la police;

- f) l'immigration ;
 - g) les autorités locales;
 - h) les services de renseignements;
 - i) les services de la santé;
 - j) les services postaux
 - k) les sociétés de fourniture de carburant;
 - l) les services de manutention;
 - m) personnel de bord ;
 - n) un représentant des compagnies aériennes,
 - o) un représentant des locataires de l'aéroport;
 - p) les services de la navigation aérienne;
 - q) services incendie et sauvetage, et
 - r) l'Office Burundaise des Recettes (OBR)
7. le Comité de sûreté d'aéroport a le droit d'inviter dans ses séances, lorsqu'il le jugera nécessaire, toute personne pour participer aux travaux de la commission mais n'a pas de droit de voter aux travaux de la commission.
 8. Le président convoque la réunion du Comité de sûreté d'aéroport et le Comité se réunit au moins une fois par mois, pour s'assurer que le programme de sûreté est à jour et efficace et que ses dispositions sont correctement appliquées.
 9. Sous réserve du présent article, le Comité de sûreté d'aéroport devra réglementer la procédure pour ses réunions.

Article 24 : Contrôles de sûreté aéroportuaire

1. Chaque exploitant d'aéroport doit établir, maintenir et appliquer des mesures et procédures de sûreté à l'aéroport pour la protection des passagers, des membres d'équipage, des aéronefs, du personnel au sol, des aéroports et des installations aéronautiques et la prévention des actes d'intervention illicite et veillera à ce que des mesures appropriées soient prises lorsqu'un acte d'intervention illicite se produit ou est susceptible de se produire.
2. Tout exploitant d'un aéroport servant à l'aviation civile est responsable de la sûreté des installations et équipements à l'aéroport et doit :
 - a) établir et maintenir des mesures pour empêcher que des armes , explosifs ou tous autres engins, articles ou substances dangereux pouvant être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite, et dont le transport ou le port n'est pas autorisée, ne soient introduits, par quelque moyen que ce soit, à bord d'un aéronef effectuant un vol d'aviation civile;
 - b) s'assurer que:

- i. l'accès aux zones côté piste à l'aéroport sera contrôlé de manière à empêcher les entrées non autorisées ;
- ii. les zones de sûreté à accès réglementé seront établies à l'aéroport, conformément à l'article 25;
- iii. les exigences architecturales et des infrastructures connexes nécessaires à la mise en œuvre optimale des mesures de sûreté en vertu du Programme national de sûreté de l'aviation civile, seront intégrées dans la conception et la construction de nouvelles installations et la modification d'installations existantes dans les aéroports;
- iv. les personnes engagées à mettre en œuvre des contrôles de sûreté sont soumises à des vérifications des antécédents et des procédures de sélection, et sont capables de s'acquitter de leurs tâches et qu'elles sont suffisamment formées;
- v. les passagers à leur point d'origine et leurs bagages de cabine sont soumis à une inspection/filtrage avant d'embarquer dans un aéronef effectuant des opérations commerciales du transport aérien. 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 ;
- vi. les bagages de soute à l'origine sont contrôlés avant d'être chargés dans un aéronef effectuant des opérations commerciales de transport aérien;
- vii. tous les bagages de soute à transporter à bord des aéronefs effectuant le transport aérien commercial, sont protégés contre toute intervention non autorisée, à partir du point où ils ont été filtrés ou acceptés par le transporteur jusqu'au départ de l'aéronef sur lequel ils doivent être transportés. Si l'intégrité des bagages de soute est compromise, ceux-ci devront à nouveau être inspectés/filtrés avant d'être placés à bord d'un aéronef ;
- viii. l'exploitant commercial du transport aérien ne transporte pas les bagages de passagers qui ne sont pas à bord de l'aéronef, à moins que lesdits bagages sont identifiés comme non accompagné et sont soumis à une inspection/filtrage supplémentaire ;
- ix. les bagages de soute en correspondance sont inspectés/filtrés avant d'être chargés à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial, à moins que l'exploitant d'aéroport ait établi un processus de validation et de mise en œuvre en permanence des procédures, en collaboration avec l'autre Etat contractant, pour s'assurer que ces bagages de soute ont été suffisamment inspectés/filtrés au point d'origine et ensuite protégés contre toute intervention non autorisée depuis l'aéroport d'origine jusqu'au départ de l'aéronef à l'aéroport de correspondance;
- x. les exploitants d'aéronefs de transport aérien commercial ne transportent que des articles enregistrés comme bagages de soute qui ont été chacun identifiés soit comme bagages accompagnés soit comme bagages non accompagnés, inspectés/filtrés selon les normes établies et acceptées au transport sur ce vol par le transporteur aérien. Un document devrait être établi indiquant que ces bagages répondent à ces critères et sont autorisés au transport sur ce vol;

- xi. les passagers en transit et en correspondance ainsi que leurs bagages de cabine sont soumis à des contrôles de sûreté adéquats pour empêcher que des articles interdits accèdent à bord des aéronefs affectés dans l'aviation civile;
 - xii. il n'y a aucune possibilité de mélange ou de contact entre les passagers soumis à un contrôle de sûreté et des autres personnes non soumises à ce contrôle après les points d'inspection/filtrage dans les aéroports servant à l'aviation civile et que dans le cas où il aurait eu un mélange ou contact les passagers concernés et leurs bagages de cabine sont réexaminés avant d'embarquer dans un aéronef;
 - xiii. tout le personnel chargé de la mise en œuvre des contrôles de sûreté est certifié selon les exigences du Programme national de sûreté de l'aviation civile;
 - xiv. les bagages ou effets personnels laissés sans surveillance dans un aéroport sont soumis à des contrôles de sûreté et des procédures appropriées d'élimination;
 - xv. dans la mesure du possible, pour plus d'efficacité et d'efficience; des techniques modernes de filtrage ou de vérification seront utilisées pour faciliter l'examen physique des marchandises à l'importation ou à l'exportation.
- c) établir:
- xvi. des zones d'entreposage où les bagages mal acheminés, non réclamés ou non identifiés seront tenus prêts pour le dédouanement en attendant qu'on les réexpédie, réclame ou élimine conformément aux Règlements et procédures gouvernementaux applicables au Burundi;
 - xvii. les zones de destruction des bombes en cas de détection d'explosifs;
 - xviii. un système d'identification des personnes et des véhicules;
- d) établir et mettre en œuvre les contrôles de sûreté adéquats, y compris les vérifications des antécédents des personnes autres que les passagers ayant accès aux zones de sûreté réglementées de l'aéroport;
- e) veiller à ce que les personnes autres que les passagers, de même que les articles qu'elles transportent, avant leur entrée dans les zones de sûreté à accès réglementé des aéroports servant à l'aviation civile internationale, fassent l'objet de mesures d'inspection/filtrage et de contrôles de sûreté.
- f) assurer un contrôle suffisant des mouvements des personnes et des véhicules accédant aux aéronefs afin d'empêcher tout accès non autorisé;
- g) investiguer et éliminer, le cas échéant, des dispositifs de sabotage présumé ou d'autres objets potentiellement dangereux à l'aéroport;
- h) mettre sur pied des équipes d'intervention suffisamment formées pour aider à traiter les cas présumés ou réels d'intervention illicite, de désamorçage, d'enlèvement d'explosifs ainsi que d'autres spécialistes pour investiguer, neutraliser, enlever les engins explosifs suspectés et d'autres objets potentiellement dangereux.
- i) procéder à des exercices d'application du plan d'urgence pour s'assurer de sa validité en présence des différents types de situations critiques au moins une fois tous les trois ans;

- j) procéder à un exercice de simulation d'urgence au moins une fois par an.

Article 25 : Zones de sûreté à accès réglementé

1. L'Autorité devra, en collaboration avec l'exploitant d'aéroport et autres personnes concernées, identifier et désigner des zones de sûreté à accès réglementé.
2. une zone désignée comme une zone de sûreté à accès réglementé devra :
 - a) être marquée et protégée au moyen des mesures physiques ou humaines ou par une combinaison des mesures physiques et des ressources humaines afin d'empêcher tout accès non autorisé;
 - b) être séparée du public ou des zones à accès non réglementé par une barrière physique approprié; et
 - c) être inspectée à intervalles réguliers
3. L'exploitant d'aéroport devra préciser les lieux d'entrée reconnus, permettant de franchir la barrière des zones de sûreté à accès réglementé et veillera à ce que ces lieux soient suffisamment protégés, au moins la même qualité que la barrière elle-même pour empêcher tout accès non autorisé.
4. Toute zone de sûreté à accès réglementé devra être marquée et portée la signalisation indiquant le type de restriction et de la pénalité pour non-conformité.
5. L'exploitant d'aéroport précisera, par avis, dans l'aéroport, les zones de sûreté à accès réglementé où personne ne pourra avoir accès sans permis de sûreté d'aéroport.
6. L'exploitant d'aéroport tiendra, une carte à l'échelle actualisée de l'aéroport indiquant les zones de sûreté à accès réglementé, les barrières de sûreté et les points d'accès des zones de sûreté à accès réglementé.

Article 26 : Permis de sûreté d'aéroport

1. L'accès autorisé à des zones de sûreté à accès réglementé et à des installations hors aéroport désignées servant aux opérations de transport commercial aérien devra être contrôlé au moyen des permis de sûreté d'aéroport délivrés par l'exploitant d'aéroport.
2. Le Permis de sûreté d'aéroport est délivré selon les modalités prévues dans le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile.
3. La personne visée par un permis d'accès d'aéroport devra, lorsqu'elle est au service dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans une installation hors aéroport désignée, en tout temps porter correctement le permis de sûreté d'aéroport.
4. Le permis de sûreté délivré en vertu du présent Règlement n'est pas transférable.

Article 27 : Périmètre d'aéroport

1. L'exploitant d'aéroport veillera à ce que:

- a) l'aéroport dispose d'une barrière physique visible ou moyen d'indiquer le périmètre de l'aéroport avec des panneaux portant un avertissement pour prévenir les intrusions;
 - b) des mesures soient mises en place pour assurer une protection continue et la surveillance de l'intégrité du périmètre pour empêcher les incursions et les intrusions;
2. Si une plus grande sécurité est jugée nécessaire, à un aéroport, (basé sur l'évaluation des menaces en vigueur); l'exploitant d'aéroport veillera à ce que:
 - a) La clôture ou une barrière dissuasive suffise pour empêcher l'accès non autorisé;
 - b) une zone dégagée soit aménagée de part et d'autre de la clôture ou de la barrière pour faciliter le travail de patrouille et en rendre l'affranchissement plus difficile, et
 3. Veillez à ce qu'une route de servitude autour de l'aérodrome en deçà de la clôture, destinée à la fois au personnel de maintenance et aux patrouilles de sûreté soit disponible.

Article 28 : Le port d'armes à feu, explosifs ou de matières inflammables dans les enceintes de l'aéroport.

1. Sauf pour les agents de la sécurité et de la défense en service, il est interdit de porter ou de posséder, dans les locaux de l'aéroport, autre que les armes à feu, sauf sur autorisation écrite de l'Autorité de l'aviation civile.
2. L'exploitant de l'aéroport s'assurera qu'aucune personne non autorisée soit en possession d'armes à feu, explosifs ou de matières inflammables ou des armes, ou des engins incendiaires; dans les enceintes de l'aéroport.

Article 29 : Contrôle d'accès par les locataires

1. L'exploitant d'aéroport veillera à ce que les locataires dont la concession ou installation se trouve dans la limite entre côté ville et côté piste ou permet l'accès au côté piste à partir du côté ville, soit responsable du contrôle d'accès par cette installation, conformément aux dispositions et exigences figurant dans le programme de sûreté d'aéroport.
2. Dans l'alinéa 1, «locataires» signifie:
 - a) des particuliers ou des entreprises ayant une licence ou autres permis délivrés par l'exploitant de l'aéroport de mener des opérations commerciales à l'aéroport, y compris les concessionnaires, les manutentionnaires, les fournisseurs de services de restauration, les agences de voyage, les taxis et les exploitants d'autobus, les porteurs, les organisations de maintenance d'aéronefs et les compagnies pétrolières ; et
 - b) les Autorités et les organismes gouvernementaux à l'aéroport, y compris les services de douane, d'immigration, de santé, d'agriculture et de la météorologie.

Article 30 : Responsabilités de l'exploitant d'aéroport en cas de menace contre l'aéroport ou ses installations

Si l'exploitant d'aéroport est au courant d'une menace contre une partie de l'aéroport ou son installation sous le contrôle d'une personne qui exerce une activité à l'aéroport autre que l'exploitant de l'aéroport, l'exploitant d'aéroport devra:

1. aviser immédiatement l'Autorité et les autres entités concernées de la nature de la menace, et
2. déterminer immédiatement si la menace touche la sûreté de l'aéroport et coordonnera la mise en œuvre de mesures appropriées pour lutter contre toute menace.
3. après sept jours ouvrables, produire le rapport d'incident à l'Autorité.

Article 31 : Les personnes autorisées à faire une inspection/filtrage pour informer l'exploitant de l'aéroport de la menace contre l'aéroport.

Si une personne autorisée à effectuer une activité d'inspection/filtrage à un aéroport est informée d'une menace contre l'aéroport, elle devra :

1. aviser immédiatement l'exploitant de l'aéroport de la nature de la menace, et
2. aider l'exploitant de l'aéroport afin de déterminer si la menace touche la sûreté de l'aéroport.

Article 32 : Exploitant d'aéroport de prendre des mesures en cas de menace

1. Si l'exploitant d'aéroport détermine qu'il ya une menace pouvant affecter la sûreté de l'aéroport, l'exploitant d'aéroport prendra immédiatement toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de l'aéroport et des personnes à l'aéroport, notamment en informant les parties pertinentes de la nature de la menace.
2. L'exploitant de l'aéroport en informera immédiatement l'Autorité de la réception d'une alerte à la bombe contre un aéroport et ses installations, ou contre un aéronef.

Article 33 : Découverte d'armes, engins explosifs ou incendiaires à l'aéroport

Tout exploitant d'aéroport avisera immédiatement l'Autorité en cas de:

- a) découverte, à l'aéroport, d'une arme, d'une matière explosive ou incendiaire autre que celle autorisée en vertu de l'article 28;
- b) découverte, à l'aéroport, d'une matière explosive ou un engin incendiaire, autre qu'une matière explosive ou un engin incendiaire autorisée en vertu de l'article 28, ou
- c) une explosion à l'aéroport, à moins que l'explosion soit connue pour être le résultat d'une excavation, de démolition, de construction ou de l'utilisation de feux d'artifice.

Article 34 : Obligation de l'exploitant d'aéroport de soumettre ses plans de rénovation et d'extension des infrastructures à l'Autorité

1. en vertu de l'article 24.2.b. iii, un exploitant d'aéroport devra, avant la mise en œuvre de toute rénovation, modification ou extension à l'aéroport, ou la construction de nouvelles infrastructures ou installations aéroportuaires complémentaires, soumettre à l'Autorité pour approbation les plans des travaux de rénovation et d'extension.
2. L'Autorité, en approuvant les plans qui lui sont soumis en vertu de l'alinéa 1 du présent article s'assurera que les questions de sûreté sont correctement considérées et que les besoins de sûreté de l'aviation civile sont intégrés dans les nouvelles configurations des infrastructures.

Article 35 : Obligation aux exploitants de conserver les documents

1. L'exploitant doit tenir un registre de tous les incidents de sûreté survenus au cours de ses opérations.
2. les données enregistrées en vertu de l'alinéa 1 du présent article devront :
 - a) être conservées pendant quatre vingt-dix jours au minimum;
 - b) être soumises à l'Autorité dans les trente jours suivant l'incident, et
 - c) inclure, le cas échéant :
 - i. le nombre et le type d'armes et d'engins incendiaires découverts lors de tout le processus de contrôle des passagers et la méthode de détection utilisée pour chacun d'eux ;
 - ii. le nombre d'actes et de tentatives d'actes d'intervention illicite;
 - iii. le nombre d'alertes à la bombe reçue, et simulation de vrais bombes trouvées et les attentats réels ou des explosions à l'aéroport, et ;
 - iv. le nombre de détentions, d'arrestations et la disposition immédiate de chaque personne détenue ou arrêtée.

Sûreté des aéronefs

Article 36 : Responsabilités de l'exploitant d'aéronef

1. L'exploitant d'aéronefs offrant des services à l'intérieur ou au départ du Burundi ne pourra pas:
 - a) transporter des bagages d'un passager qui n'est pas à bord de l'aéronef, à moins que les bagages soient soumis à des contrôles de sûreté appropriés, y compris le filtrage, après avoir déterminé que la personne n'est pas à bord ;
 - b) accepter les envois de fret, les courriers et colis express ou la poste pour les vols de transport commercial, sauf si la sûreté des envois est garantie par un agent habilité, ou les envois sont soumis à des contrôles de sûreté afin de répondre aux exigences de sûreté appropriées.
2. L'exploitant d'aéronefs offrant des services à l'intérieur ou au départ du Burundi doit veiller à ce que :
 - a) le fret et la poste devant être transportés à bord d'un aéronef commercial soient protégés contre toute intervention non autorisée depuis le point où l'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté sont effectués jusqu'au départ de l'aéronef ;
 - b) des mesures de sûreté renforcées soient appliquées au fret et à la poste à haut risque pour atténuer adéquatement les menaces qui y sont associées ;
 - c) l'acceptation de fret et de la poste au transport à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial soit faite si des mesures d'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté sont appliqués à moins que l'agent habilité ou une autre entité approuvée par l'autorité confirmant et attestant que des mesures d'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté sont appliqués. Le fret et la poste pour lesquels un agent habilité ou une entité approuvée par l'autorité peut confirmer ou attester qu'ils ont fait l'objet d'une inspection /filtrage doivent être soumis ;
 - d) le fret et la poste pour lesquels il est confirmé ou attesté qu'ils ont fait l'objet d'une inspection/filtrage reçoivent un statut de sûreté qui les accompagne, sous forme imprimée ou électronique, tout au long de la chaîne logistique sécurisée ;

- e) le fret et la poste en correspondance soient soumis à des contrôles de sûreté appropriés avant d'être chargés à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial au départ de son territoire.
3. L'exploitant d'aéronef offrant des services à l'intérieur ou au départ du Burundi doit :
- a) établir et maintenir, dans un aéroport, sur un aéronef et à toute installation de l'aviation sous le contrôle de l'exploitant, des mesures de sûreté prescrites dans le Programme national de sûreté de l'aviation civile et dans le Programme de sûreté d'aéroport;
 - b) veiller à ce que:
 - i) l'ensemble de son personnel concerné, maîtrise et se conforme aux exigences du Programme national de sûreté de l'aviation civile;
 - ii) cet aéronef dispose d'une liste de procédures à respecter pour ce type d'aéronef au cours de la fouille des armes dissimulées à bord, des explosifs ou autres objets dangereux;
 - c) être responsable de la sûreté de son aéronef;
 - d) veiller à ce que les personnes participant à la mise en œuvre des contrôles de sûreté soient soumises à des vérifications des antécédents, soient bien sélectionnées et soient suffisamment formées pour mieux accomplir leurs tâches, et
 - e) instituer et appliquer des contrôles de sûreté adéquats, y compris la vérification des antécédents des personnes autres que les passagers auxquelles est accordé un accès sans escorte dans les Zones de Sûreté à Accès Réglementé de l'aéroport.
4. L'exploitant d'aéronef offrant des services au départ du Burundi veillera à ce que des précautions nécessaires soient prises au point d'embarquement pour s'assurer que les passagers qui embarquent sont en possession des documents de voyage valides prescrits par l'Etat.
5. les remèdes pour violation de l'alinéa cité ci-dessus pourront inclure la reprise de la personne vers le point d'embarquement par la même compagnie.

Article 37 : La protection spéciale des aéronefs

1. Un exploitant d'aéronef, sans ignorer les prescriptions de l'article 36.2.c, pourra demander une protection spéciale de son aéronef à un exploitant d'aéroport.
2. Si une protection spéciale est offerte à un exploitant d'aéronef en vertu de l'alinéa 1, la protection sera assujettie aux modalités et conditions déterminées par l'exploitant d'aéroport.

Article 38 : Détection des articles interdits

1. Personne ne peut, sous réserve de l'article 25, posséder ou avoir sur lui tout article interdit :
 - a) dans les Zones de Sûreté à Accès Réglementé;
 - b) à bord d'un aéronef, ou
 - c) dans une installation de la navigation aérienne.
2. Les articles interdits visés à l'alinéa 1 ci-dessus comprennent :

- a) les armes à feu ou objets qui paraissent être des armes à feu, s'ils peuvent être ou non chargés;
- b) les matières chimiques ou biologiques adaptées, ou susceptibles d'être utilisées pour causer des blessures ou une incapacité des personnes ou endommager ou de détruire des biens;
- c) les explosifs;
- d) les articles fabriqués ou adaptés à la forme d'explosifs, que ce soit sous la forme de bombes, grenades ou autres;
- e) les articles fabriqués ou adaptés pour causer des blessures, une incapacité des personnes, endommager ou de détruire une propriété, et
- f) tout autre article ou matière dangereuse ou tout autre article prescrit par l'Autorité.

Article 39 : Contrôle d'accès au poste de pilotage

1. Tout exploitant d'un aéronef engagé dans le transport aérien commercial devra s'assurer que :
 - a) lorsque l'aéronef est équipé d'une porte du poste de pilotage, la porte est verrouillable du poste de pilotage seulement et reste verrouillée pendant tout le temps de vol sauf pour permettre l'accès et la sortie des personnes autorisées, et
 - b) si l'aéronef n'est pas équipé d'une porte du poste de pilotage, des mesures appropriées seront prises pour empêcher des personnes non autorisées de pénétrer dans le poste de pilotage.

Article 40 : Contrôle des catégories spéciales de passagers

1. Les services de police informeront l'exploitant d'aéronef et le pilote commandant de bord lorsque les passagers sont obligés de voyager parce qu'ils ont fait l'objet d'une procédure judiciaire ou administrative afin que des mesures de sûreté appropriées soient appliquées.
2. L'exploitant d'aéronef informera le pilote commandant de bord, du nombre de personnes d'escorte armées ou non, personnes escortées et de l'emplacement de leurs sièges dans l'aéronef.

Article 41 : Transport autorisé d'arme à bord d'un aéronef

1. Le port d'armes autorisé à bord des aéronefs par des agents chargés des services de la police, ou par d'autres personnes dûment habilitées agissant dans l'exercice de leurs fonctions, devra être subordonné à une autorisation spéciale conformément à la législation nationale en la matière en vigueur au Burundi.
2. Sous réserve de l'alinéa 3, l'Autorité pourra :
 - a) approuver, par écrit, le transport d'armes à bord des aéronefs par des agents des services de la police et autres personnes autorisées agissant dans l'exercice de leurs fonctions;
 - b) examiner les demandes de tout autre Etat pour permettre au personnel armé de voyager à bord des aéronefs de l'Etat requérant, sauf que l'Etat ne doit pas permettre au personnel armé en vertu du présent article, à moins qu'il n'existe pas un accord entre les deux Etats sur ce Voyage.
3. Lorsque l'agrément a été accordé par l'Autorité en vertu d'alinéa 2 ci-dessus, l'exploitant d'aéronef est en droit d'autoriser ou de refuser le transport d'armes à bord de son aéronef conformément aux conditions émises par l'Autorité.

4. Si un exploitant d'aéronef accepte le transport d'armes retirées aux passagers, l'aéronef devra prévoir des dispositions pour transporter ces armes de sorte qu'elles soient inaccessibles aux passagers durant tout le temps de vol et dans le cas d'une arme à feu, l'exploitant d'aéronef devra s'assurer qu'elle n'est pas chargée.
5. Lorsque le Burundi décide de déployer des agents de sûreté dans un aéronef :
 - a) ces agents seront un personnel du gouvernement qui sont spécialement sélectionnés et suffisamment formés en tenant compte des aspects de sécurité et de sûreté à bord des aéronefs, et
 - b) ces agents seront déployés en fonction de l'évaluation de la menace de l'Autorité.
6. Le déploiement des agents de sûreté en vertu de l'alinéa 5 devra être fait en coordination avec les États concernés et sont strictement confidentiels.

Les agents habilités

Article 42 : Conditions d'acceptation des bagages, des marchandises, COMAT et COMAIL pour le transport aérien

1. Un agent habilité devra, avant d'accepter des marchandises pour le transport à bord d'un aéronef :
 - a) établir et enregistrer le nom et l'adresse de l'expéditeur;
 - b) établir les responsabilités de la personne qui livre les marchandises comme un agent de l'expéditeur;
 - c) s'assurer, sur la base des contrôles de sûreté appropriés ou de filtrage de sûreté, que les marchandises ne contiennent pas d'objets interdits;
 - d) s'assurer de la protection des marchandises de toute intervention non autorisée après son acceptation;
 - e) s'assurer que les marchandises sont reçues par un personnel convenablement recruté et suffisamment formé;
 - f) désigner une personne chargée de la mise en œuvre et de la supervision du processus d'inspection/filtrage;
 - g) veiller à ce que les catégories suivantes de marchandises ne soient pas transportées par voie aérienne à moins qu'elles aient été soumises à une inspection/filtrage:
 - i. les bagages non accompagnés;
 - ii. les marchandises d'un expéditeur inconnu;
 - iii. les marchandises dont le contenu n'est pas conforme à la description livrée,
 - h) veiller à ce que chaque envoi de marchandises soit accompagné d'une documentation fournissant la déclaration de l'état de sûreté de l'expédition.
2. Un agent habilité qui offre des produits à un exploitant d'aéronefs pour le transport aérien devra produire et remettre à l'exploitant d'aéronef, et à l'Autorité sur demande; les documents d'expédition, l'inventaire des marchandises acceptées et offertes pour le transport aérien, la déclaration des marchandises acceptées pour le transport aérien, de la formation du déclarant et de la lettre de transport aérien.
3. Un agent habilité mettra à la disposition de l'Autorité, un rapport de toute irrégularité dans les documents ou déclaration relatifs aux marchandises offertes pour le transport aérien.

4. Tout le fret et courriers destinés à être transportés sur des vols commerciaux de transport des passagers, devront être soumis à des contrôles de sûreté appropriés par la suite protégés jusqu'à ce qu'ils soient chargés à bord d'un aéronef.

Article 43 : Conditions d'acceptation des bagages de soute pour le transport aérien

En vue de protéger les passagers, les membres d'équipage, les aéronefs et les aéroports et de prévenir les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile, chaque agent habilité mettra en place des mesures pour veiller à ce que:

1. Une inspection/filtrage moderne ou l'examen technique soit utilisé pour faciliter l'examen physique des marchandises avant leur importation ou exportation;
2. Seulement des bagages inspectés/filtrés soient chargés dans un aéronef engagé dans l'aviation civile;
3. Tous les bagages de soute à transporter à bord des aéronefs effectuant le transport aérien commercial, soient protégés contre toute intervention non autorisée, à partir du point où ils ont été filtrés ou acceptés par le transporteur jusqu'au départ de l'aéronef sur lequel ils doivent être transportés. Si l'intégrité des bagages de soute est compromise, ceux-ci devront à nouveau être inspectés/filtrés avant d'être placés à bord d'un aéronef ;
4. Les personnes engagées dans la mise en œuvre des contrôles de sûreté soient soumises à des vérifications des antécédents et des procédures de sélection, soient capables d'accomplir leurs tâches et soient suffisamment formées, et
5. L'agent habilité institue et mette en œuvre des contrôles de sûreté adéquats, y compris des vérifications des antécédents des personnes autres que les passagers auxquelles est accordé un accès sans escorte dans les Zones de Sûreté à Accès Réglementé.
6. Le COMAT et le COMAIL sont soumis à des contrôles de sûreté appropriés avant leur chargement à bord d'un aéronef engagé dans le transport commercial des passagers.

Article 44 : Les mesures de sûreté à prendre par un exploitant d'aéronefs

1. L'exploitant d'aéronef est responsable de s'assurer que les contrôles de sûreté appropriés ont été effectués, et, cela étant, l'exploitant de l'aéronef devra :
 - a) effectuer des contrôles de sûreté appropriés, à appliquer à toute expédition en vue d'atteindre le niveau de sûreté requis;
 - b) protéger l'envoi contre toute intervention illicite pendant qu'il est sous la garde de l'exploitant d'aéronef;
 - c) veiller à ce que toutes les expéditions soient sécurisées à un niveau approprié avant d'être chargées à bord d'un aéronef, et
 - d) veiller à ce que tous les lots mis à bord de l'aéronef soient enregistrés sur le manifeste de l'aéronef.
2. L'exploitant d'aéronef pourra déléguer toute fonction en vertu de l'alinéa 1 à un agent habilité.
3. Pour éviter tout doute, en dépit de la délégation des fonctions à un agent habilité en vertu de l'alinéa 2, l'exploitant d'aéronef demeure responsable de s'assurer que les contrôles de sûreté appropriés sont appliqués.

4. L'exploitant d'aéronef ou l'agent habilité devra s'assurer que tous les lots chargés dans un aéronef sont:
 - a) remis par un employé désigné par un agent de manutention;
 - b) couverts par une documentation valide qui a été vérifiée pour les incohérences et décrit en détails le contenu;
 - c) couverts par une déclaration de sûreté d'expédition valide;
 - d) vérifiés pour établir qu'il n'y a pas de preuve d'avoir été sabotés;
 - e) conservés en toute sécurité jusqu'à leur livraison dans les mains de l'exploitant d'aéronef, ou
 - f) soumis à un niveau approprié de contrôle de sûreté.
5. L'exploitant d'aéronef mettra à la disposition de l'Autorité, un rapport de tout incident au cas où la lettre de transport aérien ou un document équivalent fourni, ne donne pas un compte rendu exact des marchandises offertes pour le transport aérien.
6. L'exploitant d'aéronef exigera à l'agent habilité dans son exploitation, de se conformer aux instructions techniques de l'OACI pour la sécurité du transport des marchandises dangereuses par voie aérienne (Doc. 9284.7).
7. les contrôles de sûreté appropriés visés au présent article devront être ceux prescrits par l'Autorité.

Les entreprises de restauration en vol et de Fourniture de services à bord

Article 45 : Responsabilités des entreprises de restauration en vol et de Fourniture de services de bord en matière de sûreté de l'aviation

1. les entreprises de fourniture de restauration en vol et de services de bord, avant d'être acceptées pour les fournitures de restauration et de services de bord devront:
 - a) établir et enregistrer le nom et l'adresse du fournisseur de services de bord et de restauration;
 - b) établir les responsabilités de la personne qui fournit les services de bord et fournitures de restauration comme un agent mandaté par le fournisseur des fournitures de restauration et des services de bord;
 - c) s'assurer, sur base des contrôles de sûreté appropriés ou de filtrage de sûreté, que les fournitures et les services de bord ne contiennent pas des articles interdits;
 - d) s'assurer de la protection des provisions de bord et des fournitures de restauration, contre toute intervention non autorisée après son acceptation;
 - e) veiller à ce que les fournitures de restauration et les provisions de bord sont reçus par un personnel dûment recruté et suffisamment formé par l'exploitant;
 - f) désigner une personne chargée de la mise en œuvre et de la supervision du processus d'inspection/filtrage;
 - g) veiller à ce que les stocks de fournitures de restauration et des provisions de bord ne soient pas transportés à bord des aéronefs sans qu'ils n'aient été soumis à l'inspection/filtrage;
 - h) s'assurer que chaque envoi de stocks de fournitures de restauration et de provisions de bord est accompagné d'une documentation fournissant la déclaration de l'état de sûreté de l'expédition;

- i) s'assurer que les personnes engagées à mettre en œuvre des contrôles de sûreté sont soumis à des vérifications des antécédents et des procédures de sélection, sont capables de remplir leurs tâches et sont suffisamment formés;
 - j) instituer et appliquer des contrôles de sûreté adéquats, y compris des vérifications des antécédents des personnes autres que les passagers auxquelles est accordé un accès sans escorte dans les Zones de Sûreté à Accès Réglementé de l'aéroport.
2. L'entreprise de fourniture de restauration et des provisions de bord qui propose des stocks de provisions de bord et des fournitures de restauration à un exploitant d'aéronef pour le transport aérien devra établir et mettre à la disposition de l'exploitant d'aéronef, et de l'Autorité sur demande, les documents d'expédition, les déclarations de fournitures de restauration et de provision de bord acceptées et les stocks de fournitures de restauration et de provisions de bord offertes pour le transport aérien, les renseignements sur la formation des employés et autres documents de fournitures de restauration et de provisions de bord nécessaires.

Article 46 : Conditions d'acceptation des fournitures de restauration et des provisions de bord pour un transport aérien

1. un exploitant d'aéronef acceptera, pour le transport aérien, les stocks de fournitures de restauration et de provisions de bord d'un seul fournisseur;
2. L'exploitant d'aéronef, avant d'accepter les stocks de fournitures de restauration et des provisions de bord pour le transport à bord d'un aéronef, devra s'assurer:
 - a) que les stocks de fournitures de restauration et de provisions de bord ont été soumis à une inspection/filtrage;
 - b) de la protection de l'approvisionnement des stocks de fournitures de restauration et de provisions de bord contre les actes d'intervention illicite jusqu'à leur chargement à bord de l'aéronef;
 - c) que les livraisons de provisions de bord et des fournitures de restauration sont enregistrées, et
 - d) que chaque fois à la réception des approvisionnements des stocks de fournitures de restauration et des provisions de bord, que ceux-ci sont livrés par un employé autorisé du fournisseur.
3. L'exploitant d'aéronef n'acceptera pas toute fourniture de restauration et provisions de bord pour le transport à bord d'un aéronef, sans que la documentation pour les stocks de fournitures de restauration et provisions de bord, pour les magasins; soit examinée pour les incohérences et est accompagnée d'une déclaration de sûreté valide.
4. L'exploitant d'aéronef exigera à l'exploitant fournisseur des services de restauration et de provision de bord de se conformer aux instructions techniques de l'OACI, pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, Doc. 9284.
5. L'exploitant d'aéronef mettra à la disposition de l'Autorité, un rapport de tout incident au cas où l'exploitant fournisseur de restauration et de provisions de bord ou un document équivalent fourni; ne donne pas un compte rendu exact des fournitures et provisions offertes pour le transport aérien.
6. L'exploitant de l'aéronef conservera, pendant au moins une année, un rapport de listes de contrôle d'acceptation et d'inspections menées en vertu de la présente partie.

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

Article 47 : Prévention des actes d'intervention illicite

1. L'Autorité prend les mesures appropriées, lorsqu'il existe des informations fiables indiquant qu'un aéronef pourrait faire l'objet d'un acte d'intervention illicite:
 - a) si l'aéronef est au sol, pour le protéger; s'assurer que l'aéronef a été fouillé afin de déceler les armes, les explosifs ou autres engins, articles ou substances dangereux qui pourraient y être dissimilés. L'exploitant de l'aéronef concerné sera informé au préalable de la fouille ;
 - b) si l'aéronef est en vol, fournir au préalable une notification autant que possible sur l'arrivée de cet aéronef aux autorités aéroportuaires concernées et aux services compétents de la circulation aérienne des États, des aéronefs et des exploitants d'aéroports concernés.
2. L'Autorité veille à ce que des dispositions soient prises pour examiner, neutraliser et/ou, enlever, si besoin, tout dispositif soupçonné d'être dangereux, ou tout autre objet considéré comme potentiellement dangereux.
3. L'Autorité veille à ce que de personnels autorisés et suffisamment formés soient déployés pour assister dans les cas soupçonnés ou réels, d'intervention illicite, dans l'aéroport servant à l'aviation civile.

Article 48 : Pouvoir de riposter aux actes d'intervention illicite

L'Autorité doit :

1. prendre des mesures adéquates pour assurer la sécurité des passagers et des membres d'équipage d'un aéronef qui a fait objet d'acte d'intervention illicite, depuis le moment où il se trouve au sol jusqu'à ce qu'il poursuive son voyage;
2. recueillir toutes les informations pertinentes sur le vol qui fait l'objet d'un acte d'intervention illicite et les transmettre à tous les autres États responsables des organismes des services de la circulation aérienne intéressés par le vol, y compris ceux de l'aéroport de destination connue ou présumée, de manière que les mesures de protection appropriées puissent être prises en temps utile, en route et à la destination connue, probable ou possible de l'aéronef.
3. prêter assistance à un aéronef soumis à un acte de capture illicite, et lui fournir les aides à la navigation aérienne, les services de la navigation aérienne et l'autorisation d'atterrir si les circonstances en exigent.
4. notifier à l'Etat d'immatriculation de l'aéronef et à l'Etat de l'exploitant de l'aéronef de l'atterrissage d'un aéronef faisant objet d'un acte d'intervention illicite, et transmettre également le plus rapidement possible les autres renseignements pertinents disponibles à :
 - a) l'Etat d'immatriculation et l'Etat de l'exploitant;
 - b) chaque Etat dont les citoyens sont décédés ou blessés;
 - c) chaque Etat dont les citoyens ont été détenus comme otages;
 - d) chaque Etat dont les citoyens sont connus pour être à bord de cet aéronef ; et
 - e) l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Article 49 : Notification

1. L'exploitant doit, dans le cas où un acte d'intervention illicite se produit, informer immédiatement l'Autorité.
2. Le pilote commandant de bord et le fournisseur de services de navigation aérienne séparément soumettent à l'Autorité :
 - a) un rapport préliminaire écrit, dans les quinze jours suivant un acte d'intervention illicite, y compris les informations relatives aux actes de sabotage, les menaces, les détournements, les incidents et les passagers perturbateurs, et
 - b) un rapport final écrit, à l'issue des enquêtes, mais dans les trente jours suivant un acte d'intervention illicite, y compris le sabotage, les menaces, les détournements, les incidents et les passagers perturbateurs.

Article 50 : Notification à l'Organisation de l'aviation civile internationale

- 1) Lorsqu'un acte d'intervention illicite a eu lieu, l'Autorité fournit à l'OACI un rapport sur chaque incident, perpétré avec ou sans succès comme suit :
 - a) un rapport préliminaire, dans les trente jours qui suivent l'acte d'intervention illicite, contenant tous les renseignements pertinents concernant les aspects de sûreté de cet événement, et
 - b) un rapport final, dans les soixante jours après l'évaluation de l'incident.
 - c) L'Autorité fournit également les copies des rapports présentés à l'OACI en vertu du présent article à:
 - i. l'État d'immatriculation de l'aéronef et l'Etat de l'exploitant;
 - ii. chaque Etat dont les citoyens sont décédés ou blessés ;
 - iii. chaque Etat dont les citoyens sont ou ont été détenus comme otages;
 - iv. Chaque Etat contractant dont les citoyens sont ou ont été connus pour être à bord de l'aéronef.

CHAPITRE VI. INFRACTIONS ET SANCTIONS

Article 51 : Les infractions commises dans les aéroports

1. Commet une infraction toute personne qui, dans un aéroport ou dans ses installations connexes, commet un des actes suivants :
 - a) une agression, intimidation ou menace, qu'elle soit physique ou verbale, contre un agent de sûreté de l'aviation ou la personne autorisée si l'acte affecte l'exercice de ses fonctions ou diminue la capacité de celui-ci à exercer ses fonctions;
 - b) un refus de suivre une instruction légale, donnée par l'exploitant de l'aéroport ou au nom de l'Autorité par un agent de sûreté de l'aviation ou la personne autorisée; aux fins d'assurer la sécurité à l'aéroport ou de toute personne ou des biens à l'aéroport ou à des fins de maintenir l'ordre et la discipline à l'aéroport;
 - c) tout acte de violence physique contre un agent de sûreté de l'aviation ou la personne autorisée en service;
 - d) toute cause intentionnelle de dommage ou de destruction de propriété.
2. Toute personne qui commet une infraction en vertu de l'alinéa 1 est passible, sur déclaration de culpabilité, d'une amende n'excédant pas quarante-huit unités d'équivalence monétaire et/ou d'une servitude pénale pour une durée n'excédant pas deux ans.
3. L'exploitant de l'aéroport qui omet d'aviser l'Autorité ou d'autres parties intéressées d'une menace définie à l'article 30 commet une infraction et est passible, sur déclaration de culpabilité, d'une amende n'excédant pas quarante-huit unités d'équivalence monétaire et/ou d'une servitude pénale pour une durée n'excédant pas deux ans.

Article 52 : Les infractions commises à l'encontre des membres d'équipage à bord des aéronefs

1. Commet une infraction toute personne qui, à bord d'un aéronef civil, commet l'un des actes suivants :
 - a) une agression, intimidation ou menace, qu'elle soit physique ou verbale, contre un membre d'équipage si l'acte affecte l'exercice de ses fonctions ou diminue la capacité du membre d'équipage à exercer ses fonctions;
 - b) tout refus de suivre une instruction légale donnée par le commandant de bord ou en son nom par un membre d'équipage, dans le but d'assurer la sécurité de l'aéronef ou de toute personne ou des biens à bord ou dans le but de maintenir l'ordre et la discipline à bord.
2. Une personne qui commet une infraction en vertu du présent article est passible, sur déclaration de culpabilité, d'une amende ne dépassant pas soixante-douze unités d'équivalence monétaire et/ou d'une servitude pénale pour une durée n'excédant pas trois ans.

Article 53 : Infractions compromettant le bon ordre et la discipline à bord des aéronefs

1. Toute personne qui commet à bord d'un aéronef un acte de violence physique contre une personne ou un acte d'agression sexuelle ou de pédophilie, commet une infraction.
2. Commet une infraction toute personne qui, à bord d'un aéronef, commet l'un quelconque des actes suivants, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de l'aéronef ou de toute personne à bord, ou si l'acte compromet le bon ordre et la discipline à bord de l'aéronef :
 - a) une agression, intimidation ou menace, qu'elle soit physique ou verbale, contre une autre personne à bord ;
 - b) une cause intentionnelle des dommages ou destruction des biens à bord ;
 - c) une consommation des boissons alcoolisées ou des drogues pouvant conduire à l'intoxication.
3. La personne qui commet une infraction en vertu du présent article est passible, sur déclaration de culpabilité, d'une amende ne dépassant pas soixante-douze unités d'équivalence monétaire et/ou d'une servitude pénale pour une durée n'excédant pas trois ans.

Article 54 : Autres infractions pénales

1. Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement :
 - a) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ; ou
 - b) détruit un aéronef un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ; ou
 - c) place ou fait placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ; ou
 - d) détruit ou endommage des installations ou services de la navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronef en vol ; ou
 - e) communiquer une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol ; ou
 - f) utilise un aéronef en service dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves en service ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ; ou
 - g) libère ou décharge à partir d'un aéronef en service une arme BCN ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ; ou

- h) utilise contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service une arme BCN ou des matières explosives ou radioactives, ou de substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ; ou
 - i) transporte, fait transporter ou facilite le transport à bord d'un aéronef :
 - i. des explosifs ou de matières radioactives, en sachant que ceux-ci sont destinés à provoquer, ou à menacer de provoquer, la mort ou des dommages corporels ou matériels graves, ladite menace étant assortie ou non, en vertu du droit interne, d'une condition, afin d'intimider une population ou de contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque ; ou
 - ii. toute arme BCN
2. Une personne qui commet à bord d'un aéronef, l'un des actes suivants, commet une infraction :
- a) fumer dans les toilettes, ou ailleurs dans un aéronef, où un tel acte est interdit;
 - b) tripoter un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité à bord des aéronefs ;
 - c) manipuler un appareil électronique portable, où un tel acte est interdit.
3. Une personne qui commet une infraction en vertu du présent article est passible, sur déclaration de culpabilité, d'une amende n'excédant pas vingt quatre unités d'équivalence monétaire et/ou d'une servitude pénale pour une durée n'excédant pas une année.
4. Autres infractions :
- 1. Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement, s'empare d'un aéronef en service ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence, ou par contrainte, ou par toute autre forme d'intimidation, ou par tout moyen technologique.
 - 2. Commet également une infraction pénale toute personne qui :
 - a) menace de compromettre une des infractions visées au paragraphe 1 du présent article ; ou
 - b) fait en sorte, illicitement et intentionnellement, qu'une personne reçoive une telle menace, dans les circonstances qui indiquent la crédibilité de la menace.
 - 3. Commet également une infraction pénale toute personne qui :
 - a) tente de commettre une infraction visée au paragraphe 1 du présent article ; ou
 - b) organise ou fait commettre par d'autres personnes une infraction visée aux paragraphes 1, 2 ou 3, alinéa a), du présent article ;

- c) participe comme complice à une infraction visée aux paragraphes 1, 2 ou 3, alinéa a), du présent article ; ou
 - d) illicitement et intentionnellement, aide une personne à se soustraire à une enquête, à des poursuites ou à une peine, en sachant que cette personne a commis un acte qui constitue une infraction visée au paragraphe 1, 2 et 3, alinéa a), 3 alinéa b) ou 3 alinéa c) du présent article, ou qu'elle est recherchée en vue de poursuites pénales pour une telle infraction par les autorités chargées de l'application de la loi, ou qu'elle a été condamné pour une telle infraction.
4. Une personne qui commet une infraction pénale est punie conformément au code pénal et code de l'aviation civile en vigueur.

Article 55 : Possession d'articles interdits

Une personne qui est en possession illégale d'un objet interdit dans un aéroport, dans une zone de sûreté à accès réglementé, à bord d'un aéronef ou à une installation de la navigation aérienne de l'aéroport ou avec lui un article interdit en violation de l'article 38, commet une infraction et est passible, sur déclaration de culpabilité, d'une amende ne dépassant pas soixante-douze unités d'équivalence monétaire ou d'une servitude pénale pour une durée n'excédant pas trois ans.

Article 56 : Accès non autorisé dans une Zone de sûreté à accès réglementé (ZSAR)

Une personne qui, sans autorisation légale, pénètre dans une ZSAR, commet une infraction et est passible, sur déclaration de culpabilité, d'une amende n'excédant pas vingt quatre unités d'équivalence monétaire et/ou d'une servitude pénale pour une durée n'excédant pas un an.

Article 57 : Les infractions relatives au permis d'accès d'aéroport

1. Commet une infraction quiconque :
 - a) dans le but de, ou à propos de la demande d'un permis de sûreté d'aéroport, ou
 - b) à propos de l'utilisation d'un permis d'accès valide dans un aéroport, fait une fausse déclaration sur un point important ou fait imprudemment une fausse déclaration sur un point important.
2. Commet une infraction quiconque utilise un permis d'accès pour avoir accès à un aéronef, une zone d'un aéroport ou à une installation de navigation aérienne sans en avoir droit ;
3. Toute personne qui utilise un permis d'accès non reconnu à l'aéroport ou un faux permis d'accès aux fins d'accéder à une zone de sûreté à accès réglementé ou à une installation de navigation aérienne, commet une infraction ;
4. Commet une infraction quiconque:
 - a) refuse de se conformer aux conditions applicables à un permis d'accès d'aéroport ;
 - b) refuse de porter un permis de sûreté d'aéroport après avoir été demandé de le faire par un agent de sûreté aéroportuaire ;

- c) refuse de remettre, sans délai, un permis de sûreté d'aéroport après son expiration ou quand il n'est plus autorisée à le posséder,
 - d) continue d'utiliser un permis de sûreté d'aéroport après son expiration ;
 - e) utilise un permis valide après qu'elle n'est plus autorisée à le posséder.
5. Le titulaire d'un permis de sûreté d'aéroport qui transfère, prête, donne ou vend son permis à une autre personne avec l'intention de permettre à cette autre personne d'avoir accès à un aéronef, d'une ZSAR ou à une installation de navigation aérienne quand elle n'est pas autorisée à avoir un tel accès, commet une infraction.
6. Une personne qui, étant une personne autorisée par l'Autorité de délivrer des permis de sûreté aéroportuaire, délivre un permis à une personne qui n'est pas autorisée à avoir un tel permis, avec l'intention de lui permettre d'avoir accès à un aéronef, dans une ZSAR ou à une installation de navigation aérienne, commet une infraction.
7. Une personne qui commet une infraction en vertu du présent article est passible, sur déclaration de culpabilité, d'une amende n'excédant pas vingt quatre unités d'équivalence monétaire et/ou d'une servitude pénale pour une durée n'excédant pas un an.

Article 58 : Exploitant sans programme de sûreté ou refus de la mise en œuvre du programme de sûreté

1. Commet une infraction quiconque:
- a) fonctionne sans un programme de sûreté requis par les articles 13, 14, 15, 16 et 22;
 - b) refuse de mettre en œuvre un programme de sûreté visé aux articles 13, 14, 15, 16 et 22.
2. Une personne qui commet une infraction en vertu du présent article est passible, sur déclaration de culpabilité, d'une amende n'excédant pas vingt quatre unités d'équivalence monétaire et/ou d'une servitude pénale d'une durée n'excédant pas un an.

Article 59 : Obstruction aux personnes autorisées

1. Commet une infraction quiconque:
- a) entrave intentionnellement une personne agissant en vertu d'un pouvoir lui conféré par le présent Règlement;
 - b) prétend faussement être une personne agissant en vertu d'un pouvoir lui conféré par le présent Règlement;
 - c) refuse d'obéir à tout ordre ou une demande raisonnable d'un agent de police ou un agent de sûreté de l'aviation, agissant dans l'exercice de ses fonctions.
2. Une personne qui commet une infraction en vertu du présent article est passible, sur déclaration de culpabilité, d'une amende n'excédant pas vingt quatre unités d'équivalence monétaire et/ou d'une servitude pénale n'excédant pas un an.

Article 60 : Infractions commises par des personnes morales

Si une infraction en vertu de ce Règlement a été commise par une personne morale entre autre les commanditaires, les organisateurs d'une infraction ou qu'il est prouvé qu'il a été commis avec le consentement ou la complicité, ou est imputable à une négligence de la part de:

- a) toute autorité (administrateur, directeur, secrétaire ou similaires) de la personne morale ;
- b) toute personne qui était censée agir à ce titre, cette personne aussi bien que la personne morale, commet une infraction et est passible d'être poursuivie et punie en conséquence ;
- c) les commanditaires et les organisateurs d'une infraction, ainsi que la responsabilité des personnes qui, sciemment, aident l'auteur d'une infraction à se soustraire à une enquête, à des poursuites ou à une peine ; commet une infraction et seront punis conformément au code pénal et au code de l'aviation civile en vigueur ; et
- d) le Burundi ne peut pas refuser d'extrader l'auteur d'une infraction au seul motif que celle-ci serait de nature politique.

Article 61 : Compétences

1. Le Burundi a la juridiction sur tout acte constituant une infraction en vertu de l'article 38 si l'acte a eu lieu à bord :

- a) d'un aéronef immatriculé au Burundi;
- b) de tout aéronef loué avec ou sans équipage à une personne dont la principale place d'affaires est au Burundi ou, si le locataire n'a pas de principale place d'affaires au Burundi, dont la résidence permanente est au Burundi;
- c) de tout aéronef sur ou au-dessus du territoire du Burundi;
- d) de tout autre aéronef en vol hors du Burundi, si son prochain lieu d'atterrissage est au Burundi, et le pilote commandant de bord a:
 - i. remis le suspect aux autorités compétentes conformément à l'article 64 (3);
 - ii. demandé au Burundi à poursuivre le suspect ;
 - iii. affirmé qu'aucune demande semblable n'a été ni ne sera adressée par le pilote commandant de bord ou l'exploitant d'aéronef à tout autre Etat contractant.

2. Aux fins du présent article, un aéronef est réputé comme en vol à tout moment à partir du moment où toutes ses portes extérieures sont fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte pour le débarquement, et dans le cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que les autorités compétentes prennent la responsabilité de l'aéronef et des personnes et des biens à bord.

CHAPITRE VII. MISE EN APPLICATION DU REGLEMENT

Article 62 : Bagages non identifiés

Lorsqu'un agent de police ou un agent de sûreté de l'aviation a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un bagage ou tout autre objet pouvant constituer un risque de la sûreté, soit parce qu'il n'est pas identifié, soit qu'il n'est pas surveillé ou pour toute autre raison, l'agent pourra, après avoir soumis le bagage aux contrôles de sûreté, y compris les enquêtes et l'évaluation pour déterminer si ce bagage contient des explosifs ; retirer l'article ou l'objet suspect du bagage et le détruire.

Article 63 : Pouvoir d'arrêter un passager

Lorsqu'un agent de police ou un agent de sûreté de l'aviation a des motifs raisonnables de suspecter une personne qui:

1. Est sur le point d'embarquer sur un aéronef au Burundi ;
2. Est à bord d'un avion au Burundi, et que cette personne a l'intention de commettre une infraction qui équivaut à un acte d'intervention illicite, l'agent de police pourra, avec l'approbation de l'agent de police en charge à l'aéroport ou dans le cas d'un agent de sûreté de l'aviation, avec l'approbation de l'agent en charge de l'aéroport, lui interdire de voyager à bord de l'aéronef par:
 - a) lui refuser l'embarquement à bord de l'aéronef;
 - b) le débarquer ;
 - c) l'arrêter et le détenir sans mandat aussi longtemps que cela sera nécessaire pour l'empêcher de voyager à bord de cet aéronef;
 - d) dans le cas d'un agent de sûreté de l'aviation, l'arrêter sans mandat et le remettre immédiatement à la police pour une action appropriée.

Article 64 : Pouvoirs et responsabilités du pilote commandant de bord

1. Le pilote commandant de bord aura, si l'aéronef est en vol, le pouvoir et la responsabilité de:
 - a) Assurer la sécurité des personnes et des biens à bord;
 - b) maîtriser les personnes à bord pouvant être une menace à la sécurité;
 - c) débarquer les personnes pouvant constituer une menace à la sécurité;
 - d) fouiller les personnes et les bagages dans un aéronef et retenir les articles susceptibles d'être utilisés dans le cadre de tout acte d'intervention illicite;
 - e) informer les autorités du Burundi dès que possible et, avant d'atterrir sur le territoire du Burundi;
 - f) fournir aux autorités du Burundi des éléments de preuve et des informations concernant tout incident pouvant nécessiter l'appui et / ou le débarquement d'un passager.

2. En cas de grave menace pour la sécurité par un passager perturbateur à bord, le pilote commandant de bord a le droit d'atterrir à l'aéroport le plus proche et débarquer le passager en consultation avec les autorités locales.
3. La police ou la personne responsable de l'aéroport devra accepter la livraison de la personne débarquée en vertu de l'alinéa 2 pour les mesures qui s'imposent.

Article 65 : Pouvoirs d'un agent de sûreté de l'aviation

Les pouvoirs d'un agent de sûreté de l'aviation sont :

- a) inspection/filtrage des marchandises, fournitures de restauration et de services à bord;
- b) inspection/filtrage des personnes et de leurs effets personnels, les bagages de soute et les bagages de cabine ;
- c) empêcher les personnes non autorisées d'accéder dans une zone de sûreté à accès réglementé;
- d) empêcher les personnes non autorisées d'accéder à l'aéronef;
- e) inspection/filtrage de toute personne ne voyageant pas et de ses biens ; et
- f) arrêter toute personne qui commet ou tente de commettre une infraction ou un acte d'intervention illicite, conformément à l'article 63 (2) (c) de ce Règlement.

Article 66 : Exemptions

1. L'Autorité peut, à sa discrétion, ou sur demande de toute personne, exempter toute personne, un aéroport ou une catégorie des aéroports, en appliquant le présent Règlement, à condition que l'exemption ne viole pas les normes de l'OACI.
2. L'Autorité peut, dans une situation d'urgence, exempter toute personne, l'aéroport ou de la catégorie des aéroports; de l'application du présent Règlement ou toute disposition du présent Règlement, et imposer des conditions liées à une telle exemption.
3. La situation d'urgence citée à l'alinéa 2 comprend une urgence pour les aéronefs, la guerre ou catastrophe naturelle.

Article 67 : Demande d'exemption

1. La demande d'exemption de l'application du présent Règlement doit être faite par écrit et contenir:
 - a) les détails de la personne requérante;
 - b) l'article ou les articles spécifiques, ou l'exigence de sûreté spécifique à partir de laquelle la requérante demande une exemption;
 - c) la justification ou les motifs de l'exemption;
 - d) la durée proposée de l'exemption;

- e) une description de tout autre moyen par lequel le demandeur propose pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite ;et
 - f) toute autre information pertinente que l'Autorité pourra exiger.
2. La demande d'exemption devra être accompagnée par une redevance prescrite par l'Autorité.

Article 68 : Accord ou refus de l'exemption

1. L'Autorité peut, dans l'examen d'une demande d'exemption en vertu du présent Règlement:
- a) veiller au respect de la mise en application du présent Règlement ou des exigences spécifiques à partir desquelles, l'exemption est requise; et
 - b) procéder à une évaluation des risques de sûreté pour déterminer les niveaux de menace.
2. L'Autorité refuse ou accorde la dérogation dans les soixante jours suivant la réception de la demande ;
3. L'Autorité:
- a) imposera des conditions à une exemption accordée en vertu du présent Règlement; et
 - b) précisera la durée de l'exemption.
4. Lorsque l'Autorité refuse d'accorder une dérogation, elle informe le demandeur par écrit, et lui donne les raisons de son refus par écrit.
5. L'Autorité publie toutes les exemptions accordées en vertu de ce Règlement dans une circulaire d'information aéronautique.

Article 69 : Pouvoir d'imposer le respect

1. L'Autorité ou toute personne autorisée peut, aux fins d'assurer la mise en œuvre du Programme National de Contrôle de la Qualité de Sûreté de l'Aviation Civile (PNCQSAC), ou aux exigences du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC), ou de tout autre programme de sûreté de l'exploitant, aux exigences énoncées dans le présent Règlement, et sans préjudice des dispositions du chapitre VIII de ce Règlement; adopter des procédures approuvées par le Comité national de sûreté de l'aviation pour surveiller et assurer la sûreté de l'aviation civile.
2. Les procédures visées à l'alinéa 1 du présent article, doivent établir une mise en application pour assurer la rectification de toute question, y compris notamment:
- a) le défaut de se conformer à toute ordonnance, circulaire ou directive émise en vertu du présent Règlement;
 - b) le défaut de se conformer à toute exigence établie dans le Programme national de sûreté de l'aviation civile ou les programmes de sûreté des exploitants respectifs;

- c) le défaut de se conformer à une recommandation de supervision établie par l'Autorité;
 - d) l'absence de prise en compte d'une ou des circonstances exceptionnelles qui, bien que n'étant pas expressément prévues dans le Programme national de sûreté de l'aviation civile, ou du programme de sûreté de l'exploitant concerné, peut exposer un aéroport, un aéronef ou des installations de restauration ou de provisions de bord, au risque.
3. L'Autorité ou toute personne autorisée peut, sans se limiter à la généralité du présent article, mettre des émissions d'avis d'infraction figurant au chapitre VIII de ce Règlement, sur les violations graves ou prolongées de la sûreté ou la non correction des carences de sûreté pouvant mettre en danger la sécurité de l'aviation civile.
4. Un avis d'infraction peut exiger que les activités d'un exploitant particulier soient suspendues jusqu'à ce que la violation soit corrigée.

CHAPITRE VIII. AVIS D'INFRACTION

Article 70 : Objet et effet d'un avis d'infraction

1. Le but de cette partie est de créer un système d'avis de violation pour les infractions contre ce Règlement comme une alternative à des poursuites judiciaires.
2. La présente partie :
 - a) n'affecte pas les responsabilités d'une personne à être poursuivie pour une infraction si un avis d'infraction n'est pas délivré à la personne en infraction;
 - b) n'empêche pas la délivrance de deux ou plusieurs avis d'infraction à une personne pour une infraction;
 - c) n'affecte pas la responsabilité d'une personne à être poursuivi pour une infraction, si la personne ne se conforme pas à un avis d'infraction pour l'infraction ;
 - d) ne limite ou n'affecte pas la peine prononcée ou jugement qui peut être rendu par un tribunal à une personne déclarée coupable d'une infraction.

Article 71 : Paiement de l'amende en vertu de l'avis d'infraction

L'amende imposée pour une infraction, en vertu d'un avis infraction délivré à une personne pour une infraction est un cinquième de l'amende maximale qu'un tribunal peut imposer à la personne pour cette infraction.

Article 72 : Personnes autorisées à émettre des Avis d'infraction

1. Dans le présent article, « l'avis de violation d'une infraction » désigne une infraction contre les articles 51, 55, 56, 58 et 59.
2. Si une personne autorisée, a des raisons réelles qu'une personne a commis une infraction, elle pourra émettre un avis, appelé avis d'infraction à la personne qui a commis l'infraction.
3. La personne autorisée qui intentionnellement délivre abusivement un avis d'infraction ou qui délivre un avis d'infraction pour toute autre fin que d'assurer la sûreté de l'aviation commet une infraction et est passible, sur déclaration de culpabilité d'une amende n'excédant pas vingt quatre unités d'équivalence monétaire et/ou d'une servitude pénale pour une durée n'excédant pas un an.

Article 73 : Contenu de l'avis d'infraction

1. Un avis d'infraction doit :
 - a) préciser le numéro de série;
 - b) préciser le nom de la personne autorisée qui l'a délivrée;
 - c) préciser sa date d'émission;
 - d) préciser le nom complet, ou le prénom et les initiales, et l'adresse de la personne à laquelle il est délivré;
 - e) décrire brièvement l'infraction pour laquelle il est émis, y compris:
 - i. la date et l'heure de l'infraction;

- ii. le lieu où l'infraction a été commise;
 - iii. la disposition violée de ce Règlement ;
- f) indiquer l'amende à payer pour l'infraction en vertu de l'avis;
- g) indiquer le lieu et comment cette amende peut être payée, y compris si elle peut être payée en affichant le paiement, le lieu vers lequel il devrait être affiché;
- h) mentionner que si la personne à laquelle il est délivré (le bénéficiaire), paie l'amende dans les trente jours suivant la date à laquelle l'avis lui est signifié, ou toute période plus longue autorisée par écrit, par une personne autorisée, alors :
- i. toutes responsabilités du destinataire à l'infraction seront rejetées;
 - ii. le destinataire ne sera pas poursuivi devant un tribunal pour cette infraction;
 - iii. le bénéficiaire ne sera pas considéré comme ayant été reconnu coupable de l'infraction;
- i) mentionner que l'avis d'infraction peut être retiré, toute amende payée remboursée, sur demande écrite à l'Autorité dans les trente jours suivant la réception de l'avis;
- j) préciser la plus grande sanction que le tribunal peut imposer au bénéficiaire pour cette infraction;
- k) mentionner que si le bénéficiaire est poursuivi en justice et déclaré coupable de l'infraction, le bénéficiaire pourra être reconnu coupable de cette infraction et condamnée à payer une amende et réparer les dommages causés, et faire l'objet de toute autre ordonnance que le tribunal rendra ;
- l) indiquer comment et à qui le bénéficiaire peut demander un délai supplémentaire pour payer l'amende ; et
- m) être signé par la personne autorisée qui l'a délivrée.
2. Un avis d'infraction peut contenir toute autre information que la personne autorisée l'ayant délivrée estime nécessaire.

Article 74 : Signification de l'avis d'infraction

1. Un avis d'infraction est signifié à la personne à qui il est délivré.
2. Un avis d'infraction peut être signifié à un particulier:
 - a) en le donnant à l'auteur lui-même;
 - b) en le laissant ou en l'envoyant par courrier, télex, télécopie ou une installation semblable à l'adresse du lieu de résidence ou d'activité (l'endroit approprié) du dernier individu connu de la personne autorisée qui l'émet ;
 - c) en le donnant, dans un lieu sûr, à une personne qui:
 - i. réside ou est employé, ou y habite apparemment ou est employé par lui ; et
 - ii. A 18 ans ou la personne autorisée qui l'a délivré a des raisons de croire qu'elle est âgée de plus de dix-huit ans.

3. Un avis d'infraction peut être délivré à une société :
 - a) en le laissant ou en l'envoyant par courrier, télex, télécopie ou une installation semblable à l'adresse du siège social, d'un siège ou un bureau principal de la société;
 - b) en le donnant, à un bureau mentionné au paragraphe a) ci-dessus, à quelqu'un qui est, ou la personne autorisée qui a délivré a des raisons de croire qu'elle est un fonctionnaire ou employé de la société.

Article 75 : Délai de paiement de l'amende

L'amende déclarée dans un avis d'infraction est versée:

- a) dans les trente jours suivant la date à laquelle l'avis a été signifié à la personne à qui il est délivré;
- b) si la personne fait une demande d'un délai supplémentaire pour payer l'amende, et que la demande est acceptée, dans le délai supplémentaire autorisé;
- c) si la personne demande une nouvelle échéance de paiement de l'amende, et que la demande est rejetée, dans les dix jours, la notification du refus est signifié à la personne;
- d) si la personne demande le retrait de l'avis d'infraction et la demande est rejetée, dans les trente jours suivants, la notification du refus est signifiée à la personne.

Article 76 : Prorogation du délai de paiement de l'amende

1. La personne à qui un avis d'infraction est délivré, peut demander par écrit à l'Autorité pour une période supplémentaire pouvant aller jusqu'à trente jours pour payer l'amende indiquée dans l'avis.
2. Dans les quinze jours après réception de la demande, l'Autorité :
 - a) accordera ou refusera une nouvelle période ne dépassant pas la période demandée ;et
 - b) avisera le bénéficiaire par écrit de la décision et, si la décision est un refus, les raisons du refus.
3. La notification de la décision peut être signifiée au destinataire par n'importe quel moyen par lequel l'avis d'infraction peut avoir été signifié au destinataire.

Article 77 : Effet du paiement de l'amende

1. Lorsqu'un avis d'infraction n'est pas retiré, et la personne à laquelle il est délivré pour une infraction paie l'amende indiquée dans l'avis :
 - a) toute responsabilité de la personne pour l'infraction est dégagée ;
 - b) la personne ne doit pas être poursuivie devant un tribunal pour cette infraction;
 - c) la personne n'est pas considérée comme ayant été reconnu coupable de l'infraction.

2. Lorsque deux ou plusieurs avis d'infraction sont émis à une personne pour la même infraction, la responsabilité de la personne à être poursuivie pour l'infraction cesse si la personne paie l'amende prévue à l'un des avis.

Article 78 : Retrait d'un avis d'infraction

1. Une personne peut demander par écrit à l'Autorité, avant la fin de trente jours après avoir reçu un avis d'infraction, le retrait de l'avis d'infraction.
2. L'Autorité, dans les quinze jours suivant la réception de la demande:
 - a) retirera ou refusera de retirer l'avis;
 - b) avisera la personne par écrit de la décision et, si la décision est un refus, les raisons du refus.
3. Si l'Autorité n'a pas approuvé le retrait de l'avis dans le délai imparti par l'alinéa 2 du présent article, l'Autorité sera prise comme ayant refusé d'approuver le retrait de l'avis.
4. L'Autorité doit, avant de retirer ou de refuser le retrait d'un avis, prendre en compte:
 - a) si la personne a été déclarée coupable auparavant d'une infraction à ce Règlement;
 - b) les circonstances de l'infraction énoncées dans l'avis;
 - c) si la personne a déjà payé une amende en vertu d'une infraction à l'avis émis à la personne pour une infraction du même type que l'infraction mentionnée à l'avis ;
et
 - d) toute autre question pertinente.
5. L'Autorité peut également retirer un avis d'infraction sans qu'aucune demande n'ait été faite.

Article 79 : Avis de retrait d'un avis d'infraction

1. Avis de retrait d'un avis d'infraction peut être signifié à une personne par n'importe quel moyen par lequel l'avis d'infraction pourrait avoir été signifié à la personne.
2. Un avis de retrait d'un avis d'infraction signifié à une personne pour une infraction doit :
 - a) contenir les renseignements suivants:
 - i. le nom complet, ou Prénom et ses initiales, et l'adresse de la personne;
 - ii. le numéro de l'avis d'infraction;
 - iii. la date de délivrance de l'avis d'infraction ;
 - b) indiquer que la notification est retirée ; et
 - c) si l'autorité a l'intention de poursuivre la personne devant un tribunal pour l'infraction, indiquer que la personne peut être poursuivie devant un tribunal pour l'infraction.

Article 80 : Remboursement de l'amende

Lorsqu'un avis d'infraction est retiré après que l'amende prévue a été payée, l'Autorité doit rembourser l'amende à la personne qui l'a payée, dans les soixante jours après le retrait de l'avis.

CHAPITRE IX. DISPOSITIONS FINALES ET TRANSITOIRES

Article 81 : Exploitants existants

Toute personne qui, immédiatement avant l'entrée en vigueur du présent Règlement, fonctionne comme un exploitant d'aéroport, un exploitant d'aéronef, un agent habilité ou un

opérateur de restauration peut, à l'entrée en vigueur du présent Règlement, poursuivre ses opérations, mais doit, dans les six mois suivant l'entrée en vigueur du présent Règlement, soumettre à l'Autorité un programme de sûreté pour approbation conformément à l'article 17.

Article 82 : Permis de sûreté d'aéroport existants.

Le permis de sûreté d'aéroport délivré avant l'entrée en vigueur du présent Règlement et reconnu au début du présent Règlement demeure en vigueur comme s'il a été délivré en vertu du présent Règlement jusqu'à ce qu'il expire ou soit annulé par l'exploitant de l'aéroport.

Article 83 : Amendement

Le ministre peut, par voie réglementaire amender la présente réglementation.

L'entrée en vigueur.

Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa signature.

Fait à Bujumbura, le.../.../2013

**LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DES
TRAVAUX PUBLICS ET DE L'EQUIPEMENT**

Ir. Déogratias RURIMUNZU

ANNEXE

Unité d'équivalence monétaire

1 unité d'équivalence monétaire équivaut à dix dollars américains (US10 \$)

Table des matières

CHAPITRE I. PRINCIPES GENERAUX..... - 2 -
Article 1:Citation.....-2-

Article 2 : Non applicabilité du règlement	- 2 -
Article 3 : Objectifs du présent règlement	- 2 -
Article 4 : Interprétations.....	- 2 -
CHAPITRE II : ORGANISATION.....	- 9 -
Article 5 : Fonctions de l'Autorité en matière de sûreté de l'aviation civile	- 9 -
Article 6 : Pouvoir d'accès et de l'inspection des aéroports, des aéronefs et des locaux d'exploitant	- 9 -
Article 7: Pouvoir de l'autorité de délivrer des ordonnances, des circulaires et des directives.....	-9-
Article 8: Les personnes autorisées.....	-10-
CHAPITRE III. PROGRAMMES DE SURETE.....	- 11 -
Article 9: Programme national de sûreté de l'aviation civile.....	-11-
Article 10 : Le Comité national de sûreté de l'aviation civile (CNSAC).....	- 11 -
Article 11 : Le Programme National de Contrôle de la Qualité de Sûreté de l'Aviation Civile (PNCQSAC).....	- 12 -
Article 12 : Indépendance dans la mise en œuvre du programme.....	- 14 -
Article 13 : Le Programme de sûreté d'exploitant d'aéroport (PSE)	- 14 -
Article 14 : Programme de sûreté d'exploitant d'aéronef (PSE)	- 15 -
Article 15 : Programme de sûreté de l'agent habilité	- 16 -
Article 16 : Programme de sûreté de fourniture de restauration et de services à bord d'un aéronef.	- 16 -
Article 17: Demande d'approbation d'un programme de sûreté.....	-17-
Article 18 : Approbation du programme de sûreté.....	- 17 -
Article 19 : Evolution des conditions affectant la sûreté	- 17 -
Article 20 : Pouvoir de l'Autorité d'ordonner l'amendement du programme de sûreté-	18 -
Article 21 : Programme National de Formation à la Sûreté de l'Aviation Civile (PNFSAC).	- 18 -
Article 22 : Programme de formation à la sûreté de l'aviation de l'exploitant.....	- 18 -

CHAPITRE IV. MESURES PREVENTIVES DE SURETE	- 20 -
Article 23: Comité de sûreté d'aéroport.....	-20-
Article 24 : Contrôles de sûreté aéroportuaire	- 21 -
Article 25 : Zones de sûreté à accès réglementé	- 24 -
Article 26 : Permis de sûreté d'aéroport	- 24 -
Article 27: Périmètre d'aéroport.....	-24-
Article 28: Le port d'armes à feu, explosifs ou de matières inflammables dans les enceintes de l'aéroport.....	-25-
Article 29 : Contrôle d'accès par les locataires.....	- 25 -
Article 30: Responsabilités de l'exploitant d'aéroport en cas de menace contre l'aéroport ou ses installations.....	-25-
Article 31: Les personnes autorisées à faire une inspection/filtrage pour informer l'exploitant de l'aéroport de la menace contre l'aéroport.....	-26-
Article 32 : Exploitant d'aéroport de prendre des mesures en cas de menace	- 26 -
Article 33 : Découverte d'armes, engins explosifs ou incendiaires à l'aéroport	- 26 -
Article 34: Obligation de l'exploitant d'aéroport de soumettre ses plans de rénovation et d'extension des infrastructures à l'Autorité.....	-26-
Article 35 : Obligation aux exploitants de conserver les documents	- 27 -
Article 36 : Responsabilités de l'exploitant d'aéronef	- 27 -
Article 37 : La protection spéciale des aéronefs	- 28 -
Article 38 : Détection des articles interdit.....	- 28 -
Article 39 : Contrôle d'accès au poste de pilotage.....	- 29 -
Article 40: Contrôle des catégories spéciales de passagers.....	-29-
Article 41: Transport autorisé d'arme à bord d'un aéronef.....	-30-
Article 42: Conditions d'acceptation des bagages, des marchandises, COMAT et COMAIL pour le transport aérien.....	-30-
Article 43 : Conditions d'acceptation des bagages de soute pour le transport aérien	- 31 -
Article 44 : Les mesures de sûreté à prendre par un exploitant d'aéronefs	- 31 -

Article 45: Responsabilités des entreprises de restauration en vol et de Fourniture de services de bord en matière de sûreté de l'aviation.....	-31-
Article 46: Conditions d'acceptation des fournitures de restauration et des provisions de bord pour un transport aérien.....	-32-
Article 47 : Prévention des actes d'intervention illicite	- 34 -
Article 48: Pouvoir de riposter aux actes d'intervention illicite.....	-34-
Article 49 : Notification.....	- 35 -
Article 50 : Notification à l'Organisation de l'aviation civile internationale	- 35 -
CHAPITRE VI. INFRACTIONS ET SANCTIONS.....	- 36 -
Article 51 : Les infractions commises dans les aéroports	- 36 -
Article 52: Les infractions commises à l'encontre des membres d'équipage à bord des aéronefs.....	-36-
Article 53: Infractions compromettant le bon ordre et la discipline à bord des aéronefs.....	-37-
Article 54 : Autres infractions pénales	- 37 -
Article 55: Possession d'articles interdits.....	-38-
Article 56 : Accès non autorisé dans une Zone de sûreté à accès réglementé (ZSAR) -	39 -
Article 57 : Les infractions relatives au permis d'accès d'aéroport	- 39 -
Article 58: Exploitant sans programme de sûreté ou refus de la mise en œuvre du programme de sûreté.....	-40-
Article 59 : Obstruction aux personnes autorisées.....	- 40 -
Article 60 : Infractions commises par des personnes morales	- 40 -
Article 61 : Compétences	- 41 -
CHAPITRE VII. MISE EN APPLICATION DU REGLEMENT	- 41 -
Article 62: Bagages non identifiés.....	-42-
Article 63 : Pouvoir d'arrêter un passager	- 42 -
Article 64 : Pouvoirs et responsabilités du pilote commandant de bord.....	- 42 -
Article 65 : Pouvoirs d'un agent de sûreté de l'aviation	- 43 -
Article 66 : Exemptions.....	- 43 -

Article 67 : Demande d'exemption	- 43 -
Article 68 : Accord ou refus de l'exemption	- 44 -
Article 69 : Pouvoir d'imposer le respect	- 44 -
CHAPITRE VIII. AVIS D'INFRACTION.....	- 46 -
Article 70: Objet et effet d'un avis d'infraction.....	-46-
Article 71: Paiement de l'amende en vertu de l'avis d'infraction.....	-46-
Article 72 : Personnes autorisées à émettre des Avis d'infraction	- 46 -
Article 73: Contenu de l'avis d'infraction.....	-46-
Article 74 : Signification de l'avis d'infraction.....	- 47 -
Article 75 : Délai de paiement de l'amende.....	- 48 -
Article 76 : Prorogation du délai de paiement de l'amende	- 48 -
Article 77 : Effet du paiement de l'amende.....	- 48 -
Article 78: Retrait d'un avis d'infraction.....	-49-
Article 79 : Avis de retrait d'un avis d'infraction	- 49 -
Article 80 : Remboursement de l'amende	- 50 -
Article 81: Exploitants existants.....	-51-
Article 82: Permis de sûreté d'aéroport existants.....	-51-
Article 83 : Amendement	- 51 -
ANNEXE	- 51 -
Unité d'équivalence monétaire.....	- 51 -