



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/186<sup>1</sup>  
EX/78  
22/9/04

## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 14 : Sûreté de l'aviation

#### OBSERVATIONS DES ÉTATS MEMBRES DE LA CLAC SUR L'AMENDEMENT N° 11 DE L'ANNEXE 17

(Note présentée par les 21<sup>2</sup> États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile [CLAC])

#### SOMMAIRE

La présente note contient les observations des 21 États membres de la CLAC sur les propositions à l'étude concernant l'Amendement n° 11 de l'Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale — Sûreté — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite. Ces observations tiennent compte notamment des coûts élevés des mesures de sûreté et des divers niveaux de menace perçus par les pays de la région.

#### 1. INTRODUCTION

1.1 Les événements du 11 septembre ont profondément transformé l'industrie du transport aérien, surtout en raison de la mise en œuvre de mesures de sûreté additionnelles et de leurs incidences directes sur les coûts des compagnies aériennes et des aéroports.

1.2 Ce nouveau contexte a d'importantes conséquences pour les pays en développement, à cause notamment de la capacité d'investissement limitée de leurs entreprises et, par conséquent, de leur difficulté à maintenir les conditions de concurrence avec leurs homologues des pays développés.

1.3 Il est important de faire remarquer que, malgré les restrictions financières, les États de la région se conforment aux mesures de sûreté additionnelles requises par d'autres pays qui font face à des niveaux de menace plus élevés, en accord avec les directives de l'OACI elle-même.

<sup>1</sup> Les versions anglaise et espagnole sont fournies par la CLAC.

<sup>2</sup> Argentine, Aruba, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela.

1.4 En outre, les résultats des audits du programme USAP montrent que la grande majorité des pays ne se conforment pas comme il conviendrait aux mesures de sûreté spécifiées dans l'Annexe 17 en vigueur.

1.5 Il est donc important de souligner, qu'en raison des répercussions financières et institutionnelles qu'elles pourraient avoir, les nouvelles initiatives dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile internationale devront être traitées comme des recommandations, et non comme des normes, afin de permettre un développement coordonné et soutenu du système de sûreté de l'aviation civile des États membres de l'OACI.

## 2. RECOMMANDATIONS DE LA CLAC

2.1 Il convient de faire les observations suivantes sur les points suivants de la proposition d'Amendement n° 11 :

### 2.1.1 **Systèmes antiaériens portables (MANPADS)**

2.1.1.1 La prévention de ce type de menace exige la prise de mesures au sol et dans les airs.

2.1.1.2 Les mesures au sol requièrent la participation de diverses organisations extérieures à la communauté aéronautique. Les mesures aériennes peuvent comprendre l'installation d'équipement de contre-mesures à bord des aéronefs, ainsi que l'emploi d'hélicoptères ou d'aéronefs d'appui avec un personnel spécialisé pour surveiller les zones qui entourent les aéroports.

2.1.1.3 Il est clair, dans ce contexte, que toute initiative ayant pour but de prévenir ce type de menace se traduira par des coûts extrêmement importants. Compte tenu du niveau de menace que représentent les MANPADS dans la région, il est donc recommandé de n'élaborer que des éléments indicatifs sur les mesures préventives au sol.

### 2.1.2 **Agents de sûreté à bord**

2.1.2.1 Cette mesure ne pourra être envisagée que lorsqu'une étude minutieuse aura démontré qu'elle est réellement efficace.

### 2.1.3 **Plan de sûreté pour les aéronefs de l'aviation générale d'une masse supérieure à 5 700 kg**

2.1.3.1 Vu le degré effectif de menace dans la région, les coûts que représente la mise en application de mesures de sûreté en ce moment et la difficulté de contrôler et de mettre en œuvre des procédures particulières pour l'aviation générale, ce type d'initiative ne doit être considéré que comme une recommandation.

### 2.1.4 **Champ d'application**

2.1.4.1 Il ne faut en aucun cas envisager la possibilité d'élargir l'application de l'Annexe 17 aux vols intérieurs. Il convient de souligner en outre qu'une telle approche irait à l'encontre des dispositions de la Convention de Chicago.

**3. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE**

3.1 Compte tenu des caractéristiques économiques et financières de la région, ainsi que du niveau de menace perçu dans les États membres de la CLAC, il est proposé que l'Assemblée tienne compte des points mentionnés dans la présente note dans ses délibérations sur l'Amendement n° 11 de l'Annexe 17.

— FIN —