



**DEUXIÈME CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ  
DE L'AVIATION (HLCAS/2)**

**Montréal, 29 et 30 novembre 2018**

**Point 5 : Assurer la durabilité des mesures de sûreté**

**RECONNAISSANCE DE L'ÉQUIVALENCE DES MESURES DE SÛRETÉ —  
CONTRÔLE UNIQUE DE SÛRETÉ**

(Note présentée par l'Arabie saoudite, l'Australie, le Brésil, le Canada, les Émirats arabes unis, la Jordanie, le Koweït, la Nouvelle-Zélande, Oman, Singapour, la Tunisie et l'Association du transport aérien international)

**SOMMAIRE**

La mise en œuvre de contrôles uniques de sûreté accroît la coopération et la collaboration entre les États ; elle est rendue possible par deux normes et une recommandation de l'Annexe 17 — *Sûreté*. De plus, l'adoption d'arrangements pour un contrôle unique de sûreté entre des États aux vues similaires, qui sont fondés sur la reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté (afin d'éviter le double emploi inutile des contrôles), entraînerait incontestablement des avantages pour la sûreté de l'aviation, pour l'industrie et pour sa clientèle. Les États devraient être encouragés à reconnaître les systèmes de sûreté de l'aviation des autres États (lorsqu'ils sont jugés équivalents et qu'ils répondent à leur évaluation du risque) dans le but de renforcer la viabilité du système de sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale.

La suite à donner par la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation figure à la section 3.

**1. INTRODUCTION**

1.1 L'un des objectifs stratégiques du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de l'OACI était de suivre l'évolution du concept de contrôle unique de sûreté et de promouvoir l'adoption de nouveaux arrangements multilatéraux de contrôle de sûreté unique entre les États pour éviter, dans la mesure du possible, la répétition des mesures de sûreté.

1.2 L'Annexe 17 contient les normes 4.4.3 et 4.5.4, ainsi que la recommandation 2.4.9, qui permettent aux États de ne pas soumettre les passagers et les bagages de cabine et de soute à une nouvelle inspection/filtrage pourvu qu'un processus de reconnaissance soit en place pour s'assurer ce que les mesures de sûreté d'un État soient équivalentes (sur le plan des résultats pour la sûreté) aux mesures d'un autre État (ou d'autres États).

1.3 Norme 4.4.3 : Chaque État contractant veillera à ce que les passagers de vols de transport aérien commercial en correspondance, ainsi que leurs bagages de cabine, soient soumis à une inspection/filtrage avant leur embarquement, à moins que cet État n'ait établi un processus de validation et qu'il n'applique en permanence, s'il y a lieu en collaboration avec l'autre État contractant, des procédures pour s'assurer que ces passagers et leurs bagages de cabine ont été inspectés/filtrés à un niveau approprié au point d'origine et qu'ils ont ensuite été protégés contre toute intervention non autorisée, depuis le poste d'inspection/filtrage à l'aéroport d'origine jusqu'au départ de l'aéronef à l'aéroport de correspondance.

1.4 Norme 4.5.4 : Chaque État contractant veillera à ce que les bagages de soute en correspondance soient inspectés/filtrés avant d'être chargés à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial, à moins qu'il n'ait établi un processus de validation et qu'il n'applique en permanence, s'il y a lieu en collaboration avec l'autre État contractant, des procédures pour s'assurer que ces bagages de soute ont été 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.

1.5 Recommandation 2.4.9 : *Il est recommandé que chaque État contractant envisage de conclure des arrangements de collaboration afin d'accroître la viabilité du système de sûreté de l'aviation en évitant les doubles emplois inutiles des contrôles de sûreté. Les arrangements devraient être fondés sur une vérification de l'équivalence des résultats en matière de sûreté obtenus par l'application de contrôles de sûreté efficaces au point d'origine.*

1.6 Des éléments indicatifs relatifs aux contrôles uniques de sûreté ont été insérés dans le *Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite* de l'OACI (Doc 8973 — Diffusion restreinte) et ultérieurement amendés par les orientations sur la Reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté — Sûreté à guichet unique (juin 2018, Diffusion restreinte).

## 2. AVANTAGES ET DÉFIS DU CONTRÔLE UNIQUE DE SÛRETÉ

2.1 La mise en œuvre des contrôles uniques de sûreté reste sporadique dans le monde. Le contrôle unique peut être une démarche globale (les passagers en correspondance et leurs bagages de cabine, ainsi que les bagages de soute en correspondance, ne font pas l'objet d'une nouvelle inspection/filtrage) ou ne couvrir qu'un aspect (seuls les bagages de soute en correspondance ne sont pas ré-inspectés/filtrés). Un tel arrangement peut s'appliquer à tous les vols en correspondance entre deux ou plusieurs États, ou ne s'appliquer qu'à certains aéroports et certaines routes. La reconnaissance d'équivalence peut être accordée par un État seulement (reconnaissance unilatérale) ou de façon réciproque (reconnaissance bilatérale/multilatérale).

2.2 Inutile entre des régimes éprouvés et bien établis, le double emploi peut miner la sûreté de l'aviation en détournant des ressources qui pourraient être utilisées de manière efficace ou réaffectées là où elles contribuent le plus à accroître l'efficacité et la viabilité de la sûreté de l'aviation.

2.3 Si les autorités responsables de la sûreté de l'aviation peuvent nécessiter des ressources supplémentaires pour établir et maintenir des contrôles uniques de sûreté (y compris pour suivre l'évolution du contexte de la menace et du risque), l'industrie (compagnies aériennes et aéroports) en ressentira les bénéfices : exploitation plus efficace, temps de correspondance plus courts pour les passagers, réduction des bagages perdus et satisfaction plus élevée chez les passagers.

2.4 La mise en place de contrôles uniques de sûreté renforce la collaboration, la compréhension mutuelle et l'échange d'informations entre les États sur les procédures pertinentes de sûreté de l'aviation. D'autres groupes d'États aux vues similaires devraient envisager d'intensifier la coopération entre eux au moyen d'accords ou de protocoles d'entente bilatéraux et/ou multilatéraux, ouvrant ainsi la voie à des contrôles uniques de sûreté. En outre, les États devraient être encouragés à promouvoir la mise en place de contrôles uniques de sûreté conformes aux SARP et aux éléments indicatifs pertinents, afin d'accroître la viabilité de la sûreté de l'aviation grâce à la collaboration et à l'utilisation efficace des ressources.

### 3. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

3.1 La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation est invitée à :

- a) noter le contenu de la présente note de travail ;
- b) encourager les États à conclure des arrangements de collaboration et à mettre en place des contrôles uniques de sûreté afin d'accroître la viabilité du système de sûreté de l'aviation en évitant les doubles emplois inutiles, lorsque cela est compatible avec leur évaluation du risque.