



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 15 : Sûreté de l'aviation — Soutien de la mise en œuvre

PROTECTION DE LA ZONE DE SÛRETÉ À ACCÈS RÉGLEMENTÉ

(Note présentée par l'Inde)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note expose diverses mesures de sûreté qui sont mises en œuvre en Inde pour protéger et maintenir l'intégrité de la zone de sûreté à accès réglementé (SRA) des aéroports.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'Objectif stratégique B – <i>Sûreté</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune incidence.
<i>Références :</i>	Annexe 17 – <i>Sûreté</i> Loi de 1975 sur la Convention de Tokyo

1. INTRODUCTION

1.1 La Norme 4.2.2 de l'Annexe 17 stipule que chaque État contractant veillera à ce que soit établi à chaque aéroport desservant l'aviation civile des zones de sûreté à accès réglementé désignées par l'État sur la base d'une évaluation des risques de sûreté effectuée par les autorités nationales pertinentes. En conséquence, l'Inde a établi des zones de sûreté à accès réglementé aux aéroports. Des tâches de sûreté de l'aviation civile ont été définies et réparties dans le Programme de sûreté d'aéroport (PSA) de chaque aéroport établi conformément au Programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC).

1.2 L'accès aux SRA est régi par divers textes réglementaires. Seules des personnes autorisées ont le droit d'accéder aux SRA/côté piste d'un aéroport pour assurer la sûreté de l'aviation civile. Ces zones comprennent normalement, entre autres, toutes les zones de départ des passagers situées entre les points d'inspection/filtrage et les aéronefs, l'aire de trafic, les zones de tri des bagages, les entrepôts de fret, les centres de courrier, les bâtiments abritant les services de restauration et de nettoyage des aéronefs côté piste.

1.3 Les lois nationales régissant la mise en œuvre et l'application du PNSAC et d'autres questions connexes sont :

- a) La Loi de 1975 sur la Convention de Tokyo ;
- b) La Loi de 1934 sur les aéronefs ;
- c) Les règles de 1937 relatives aux aéronefs;
- d) Les règles de 2011 relatives aux aéronefs (sûreté) ;
- e) La Loi de 1982 sur le détournement des aéronefs et son amendement de 1994 ;
- f) La Loi de 1982 sur la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile et son amendement de 1994 ;
- g) Les règles de 2003 relatives aux aéronefs (transport des marchandises dangereuses) ;
- h) Le Code pénal de l'Inde ;
- i) La Loi de 1872 sur les preuves;
- j) La Loi de 1925 sur les armes ;
- k) La Loi de 1994 relative à l'Autorité des aéroports de l'Inde ;
- l) D'autres lois mineures relatives aux crimes contre l'aviation civile et les questions connexes ;
- m) Les règles de 2011 relatives aux aéronefs (sûreté) ;
- n) Les notifications, arrêtés, circulaires et directives sur la sûreté de l'aviation émis par l'Autorité compétente en application des législations visant à mettre en œuvre le PNSAC.

2. AUTORITÉ COMPÉTENTE

2.1 Le Commissaire à la sûreté (aviation civile) (COSCA) a été autorisé par les dispositions de la section 5A de la Loi de 1934 sur les aéronefs, de mettre en œuvre les exigences relatives à la sûreté de l'aviation et est reconnu comme l'autorité compétente. Il est responsable de la réglementation de toutes les questions de sûreté de l'aviation qui se rapportent au PNSAC et de toute autre loi actuellement en vigueur en Inde s'appliquant aux transporteurs aériens indiens hors de l'Inde. Une organisation spéciale, le Bureau de la sûreté de l'aviation, supervisé par le COSCA, a été créée en 1987 pour s'occuper principalement de la sûreté de l'aviation civile.

3. MISE EN ŒUVRE DES MESURES DE SÛRETÉ DESTINÉES À MAINTENIR L'INTÉGRITÉ DE LA ZONE DE SÛRETÉ À ACCÈS RÉGLEMENTÉ

3.1 L'accès aux SRA désignées dans le cadre du PNSAC et du PSA, est limité soit : a) aux passagers de bonne foi en possession de documents légitimes de voyage et de vol, qui ont été acceptés pour le voyage aérien avec un exploitant d'aéronefs ; ou b) aux employés ayant des fonctions légitimes à l'aéroport et en possession d'un permis d'entrée à l'aérodrome (AEP) valide.

3.2 Tous les membres du personnel, y compris les membres d'équipage, ainsi que les articles qu'ils transportent, doivent faire l'objet d'une inspection/filtrage avant d'être autorisés à entrer dans la SRA. Les procédures d'inspection/filtrage assurent qu'aucun objet interdit n'est transporté et la méthode utilisée est la même que pour l'inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine.

3.3 Afin de s'assurer qu'un contrôle d'accès approprié est effectué à tous les points d'accès menant à la SRA/côté piste, des agents d'inspection/filtrage certifiés sont déployés pour les contrôles de sûreté des personnes et des véhicules aux points d'accès et pour la vérification des biens personnels qui entrent par l'entrepôt, y compris par l'aérogare de fret.

3.4 Les entités concernées veillent à ce que les personnes qui doivent être autorisées à accéder sans escorte à la SRA soient soumises aux vérifications des antécédents prescrites. Il n'est délivré à aucune personne un permis d'entrée à l'aéroport sans vérification d'antécédents et sans que la personne en question n'ait suivi la formation AVSEC prescrite par l'Autorité compétente.

3.5 Tous les véhicules, occupants et fournitures à bord qui sont transportés dans la SRA/côté piste ne sont admis qu'après avoir été inspectés par le personnel de sûreté afin d'empêcher le transport d'armes à feu, d'explosifs, d'engins explosifs, de marchandises dangereuses ou de tout autre objet suspect non autorisés.

3.6 Les détenteurs de permis d'entrée à l'aéroport doivent porter ostensiblement ceux-ci au-dessus de la ceinture à tout moment lorsqu'ils sont en fonction, et ils doivent les présenter à la demande d'un agent autorisé par l'Autorité compétente.

3.7 Les photographies des chauffeurs et les numéros d'immatriculation des véhicules sont enregistrés à l'entrée et à la sortie de la SRA/côté piste.

3.8 La surveillance par télévision en circuit fermé (CCTV), en plus de la surveillance manuelle, est maintenue pour détecter tout acte criminel dans la SRA/côté piste.

3.9 Une inspection/filtrage sélective des personnes est effectuée au moment de quitter la SRA des aéroports afin de détecter toute préparation d'actes d'intervention illicite. Les passagers et les bagages font l'objet d'une inspection/filtrage aléatoire au point d'entrée du bâtiment de l'aérogare.

3.10 Des zones d'attente stériles, sur le modèle du plan des zones d'attente pour les passagers, ont été créées pour maintenir l'intégrité du fret filtré et les points d'entrée/sortie sont gardés par des militaires armés. Tout fret/courrier express/fret express/courrier ordinaire fait l'objet d'une inspection/filtrage à 100 %.

3.11 Un mur périphérique en briques d'une hauteur de 2,44 mètres est construit et surmonté d'une clôture en berka ou en fil barbelé pour empêcher toute intrusion. Certains des aéroports principaux sont dotés de systèmes périphériques de détection d'intrusion (PID) intégrés au système de télévision en circuit fermé.

3.12 Des tours de garde sont installées à des endroits stratégiques le long du périmètre et dotées d'installations de communication.

4. **CONCLUSION**

4.1 L'Inde applique les mesures de sûreté ci-dessus depuis longtemps et a créé un environnement pour une exploitation de l'aviation civile sans incident pour les transporteurs aériens nationaux aussi bien qu'internationaux.

4.2 La 38^e session de l'Assemblée de l'OACI est invitée à prendre note des informations contenues dans la présente note.